

中華民國九十一年五月八日出版
中華郵政北台字第一七五〇號執照登記為新聞紙寄

監察院公報

第二三六五期

發行人：監察院綜合規劃室
地址：臺北市忠孝東路一段二號
監察院檢舉專用信箱：台北郵政八一六八號信箱
傳真機：二三四一〇三二四
監察院政風檢舉：
專線電話：二三四一三一八三轉五三九
傳真機：二三五七七九六七〇
網址：<http://www.cyc.gov.tw>
郵政劃撥：儲金帳號第一七四〇六二九四
監察院公報專戶
電話：二三四一三一八三轉一三一或一三五
印刷：千翔文化事業有限公司
價目：每期新台幣參拾元
全年新台幣壹仟伍佰陸拾元

一一一 本期目錄 一一一

糾正案

一、本院司法及獄政、內政及少數民族兩委員會為台南市警察局及所屬第五分局，偵辦被告盧○擄人勒贖案件之詢問程序，違反刑事訴訟法規定，以自首減刑為利誘詐騙，並為不當訊問；製作盧○偵訊筆錄時，縱容案外人潘敏捷現場教導答詢，違反偵查不公開規定等；前台灣省政廳辦理被

告盧○測謊作業，除鑑驗通知書外，無任何測謊作業流程等書面資料，可供查證，亦有疏誤；內政部警政署長期未能正視員警辦案違反刑事訴訟法等相關法令規定，漠視偵訊時，應遵守正當法律程序及合法蒐集證據等法制問題，且疏於嚴管勤教，切實督導，考核流於形式，顯有疏失，爰依法糾正案……

二、本院財政及經濟委員會為高雄市政府對於中國鋼鐵公司產業工會修正通過之章程及理事長選舉罷免辦法，顯牴觸現行工會法第十四條、第十六條之規定，竟函復同意備查，並對中國鋼鐵公司產業工會辦理第八屆理事長選舉，擅採直接、間接選舉「雙軌制」迄未依法處理，容任其違法事實存在，顯未落實依法行政，並善盡直轄市工會主管機關職權，涉有違失，爰依法糾正案……………

一五

會議紀錄

一、本院外交及僑政委員會第三屆第三十八次會議紀錄……………

一九

公務員懲戒委員會會議決書

一、公務員懲戒委員會對本院黃委員武次、趙委員榮耀、廖委員健男、謝委員慶輝、李委員伸一為交通部航政司前司長吳榮貴、行政院環境保護署水質保護處前處長阮國棟，因違法失職案件依法彈劾案之議決書……………

二一

一般法令

一、銓敘部令釋：公務人員退休法第十六條之一第五項及第六項規定之補償金計算，係以公務人員退

撫新制施行前全部年資為核發基準。故退休再任人員再次退休時，其前次退休之退撫新制施行前年資，亦應與再任後尚未核給退休金之退撫新制施行前年資合併計算後，始得依上開規定核給補償金……………

九一

糾正案

一、監察院 公告

發文日期：中華民國九十一年四月十二日

發文字號：(九一)院台司字第○九一二六○〇五三五號

主旨：公告糾正台南市警察局及所屬第五分局，偵辦被告盧○擄人勒贖案件之訊問程序，違反刑事訴訟法規定，以自首減刑為利誘詐騙，並為不當訊問；製作盧○偵訊筆錄時，縱容案外人潘○○現場教導答詢，違反偵查不公開規定；警訊時，未依警察偵查犯罪規範，全程錄音、錄影；辦理逕行拘提犯罪嫌疑人報告書及解送人犯報告書之作業過程，亦有疏誤；執行搜索程序，未依規定，付與證明書於受搜索人；辦理證物及 DNA 檢體等資料送鑑時，未依規定，加送盧○之血液、唾液檢體，供作判定，及未切實追蹤相關指紋與其他證物之檢測比對結果；未善盡扣案證物保管及移送職責；前台灣省警政廳辦理被告盧○測謊作業，除鑑驗通知書外，無任何測謊作業流程等書面資料，可供查證，亦有疏誤；內政部警政署，長期未能正視員警辦案違反刑事訴訟法等相關法令規定，漠視偵訊時，應遵守正當法律程序及合法

蒐集證據等法制問題，且疏於嚴管勤教，切實督導，考核流於形式，顯有疏失案。

依據：九十一年四月十日本院司法及獄政、內政及少數民族兩委員會第三屆第四十五次聯席會議決議及監察法施行細則第二十二條之規定。

公告事項：糾正案文乙份。

院長 錢 復

糾正案文

壹、被糾正機關：內政部警政署、台南市警察局及所屬第五分局。

貳、案由：為台南市警察局及所屬第五分局偵辦被告盧○擄人勒贖案件之詢問程序，違反刑事訴訟法規定，以自首減刑為利誘詐騙，並為不當訊問；制作盧○偵訊筆錄時，縱容案外人潘○○現場教導答詢，違反偵查不公開規定；警訊時，未依警察偵查犯罪規範全程錄音、錄影；辦理逕行拘提犯罪嫌疑人報告書及解送人犯報告書之作業過程，亦有疏誤；執行搜索程序，未依規定付與證明書於受搜索人；辦理證物及 DNA 檢體等資料送鑑時，未依規定加送盧○之血液、唾液檢體供作判定，及未切實追蹤相關指紋與其他證物之檢測比對結果；未善盡扣案證物保管及移送職責；前台

灣省警政廳辦理被告盧○測謊作業，除鑑驗通知書外，無任何測謊作業流程等書面資料可供查證，亦有疏誤；內政部警政署長期未能正視員警辦案違反刑事訴訟法等相關法令規定，漠視偵訊時應遵守正當法律程序及合法蒐集證據等法制問題，且疏於嚴管勤教，切實督導，考核流於形式，顯有疏失，爰依監察法第二十四條提案糾正。

參、事實與理由：

一、台南市警察局第五分局早經鎖定盧○為犯罪嫌疑人，卻以「協助調查」之名，電話通知其到案說明，且未依規定制作通知書及切實蒐集證據，均有違失：

(一)按「司法警察官或司法警察，因調查犯罪嫌疑人犯罪情形及蒐集證據之必要，得使用通知書，通知犯罪嫌疑人到場詢問。經合法通知，無正當理由不到場者，得報請檢察官核發拘票。前項通知書，由司法警察機關主管長官簽名，其應記載事項，準用前條第二項第一款至第三款之規定。」刑事訴訟法第七十一條之一定有明文（註：此條文係於七十一年八月四日修正增訂，其理由在賦予司法警察官或司法警察約談、通知犯罪嫌疑人之權限，使上開人員實務上行之多年之約談合法化）；亦即，司法警察官或司法警察約談犯罪嫌疑人，以調查其犯罪情形及

蒐集證據之必要為限，且於擇定以通知到場方式進行詢問時，該通知應用「通知書」，應記載之事項並準用傳票（同法第七十一條第二項第一款至第三款）之相關規定。又當時警察偵查犯罪規範第○六○一三條第一項亦規定「為調查犯罪嫌疑人犯罪情形及蒐集證據，得使用通知書，通知其到場接受詢問，惟案件非經調查且非有必要，不得任意通知犯罪嫌疑人到場」；其規範內容亦與上開刑事訴訟法之規定相符。本案據台南市警察局第五分局於本院九十年二月二十三日約詢事畢，檢送之「台南市警察局第五分局偵辦一八一八專案偵查報告」及該分局偵查員林○○於八十六年十二月二十二日撰寫之「查證報告」，係載明：「經查曾○○、詹○○之交往情形及公司營運、金錢往來，發現盧○向曾○○借錢及財務糾紛，並於其開設之聯華公司對面停車觀望。及詹○○結婚前之同居男友李○○等二人涉有重嫌」，將盧○鎖定為犯罪嫌疑人，列入偵查報告中。當日並向台南地檢署聲請准予通訊監察，而台南市警察局長萬○○（即一八一八專案小組召集人）基於調查犯罪嫌疑人犯罪情形及蒐集證據之必要，乃於八十七年一月十五日專案小組會議中，裁示組長李○○請盧○到局內說明案情，嗣由李○○囑咐林

○打警用電話，通知盧○自行於八十七年一月十六日下午二時三十分至分局說明案情，此經本院於八十九年十二月二十三日約詢時，據李○○答稱：「是專案小組在十五日裁示叫我囑咐林○○打電話請盧○到局內說明案情」、「一一一八專案小組認為盧○非涉嫌人，不適合用書面通知書」及林○○答稱：「我當時打電話叫盧○到分局來說明」查證屬實；又據最高法院檢察署八十九年八月十八日（八十九）台莊字第一一八六一號函載：「盧○在潘○○到警察局第五分局前，雖經警方訊問，但態度頑強，並未自白。直至潘○○到該警察分局，曉以大義，盧○始自白坦承犯罪。」衡酌，當時盧○說明案情之態度，應屬在警方「鍥而不捨」之追問下回答，尚非自行同意到場接受詢問之「協助調查」。核台南市警察局第五分局既早在八十六年十二月二十二日已鎖定盧○為犯罪嫌疑人，卻圖便宜行事，於八十七年一月十六日以電話通知盧○至該分局，進行長時間之詢問使其說明案情，故違通知犯罪嫌疑人到場接受詢問時，應用「通知書」並詳填應記載事項之規定，並牽強藉詞盧○當時尚非犯罪嫌疑人身分，係屬行政上之「協助調查」等偵辦作為，顯已欠缺正當性，並規避相關法令，便宜行事，侵犯人權，

確有違失。

(二)按當時之警察偵查犯罪規範第○六○一七條第一項規定：「犯罪嫌疑人因通知到場者，應即依原定時間詢問，不得拖延。」此乃避免對於通知到場之犯罪嫌疑人之長時間詢問，因忽視謹慎合理之方式（*in a diligent and reasonable manner*），造成逾越實際上需要短暫留置詢問所必要之程度，而構成足以使其自白不具有任意性之方法；亦即，警察對犯罪嫌疑人僅具有合理的懷疑（*reasonable suspicion*）時，於通知後僅能為短暫之留置（學者認為：此係因執法需要，合理要求人民之行動自由與不受干擾之基本人權之短暫犧牲，故留置不宜太長），因之警方縱以「協助調查」為名將犯罪嫌疑人留置進行詢問，未使用任何強制力，然犯罪嫌疑人輒因「畏懼、溫馴」地不敢離去，類此偵辦作為，如允許無須相當適法理由，即可長時間留置，則警方動輒通知詢問犯罪嫌疑人，試圖從其口中取得自白，則其自白可能導致「疲勞詢問」、「不正取供」之懷疑，難免引起爭議。查本案盧○自八十七年一月十六日下午二時三十分抵達台南市警察局第五分局之時起，至十七日晚上九時三十分偵查員林○○開始對其制作警訊筆錄時為止，滯留於該分局之時間長達十八小時，雖

經該分局表示盧○係在協助調查，而非遭員警不法留置，然該分局既鎖定盧○為犯罪嫌疑人並通知其到案說明，卻未能及時針對其涉案情節進行詢問，確有違失。又該分局於盧○到案說明後，對其在分局所為答覆員警詢問之一切言行情狀，及與其他案外人之交談內容，均未制作談話紀錄或進行錄音、錄影存證，造成員警李○○、林○○、呂○○於二審法院證稱：「未限制他（盧○）行動自由」、「我們問過他，不承認可自由離去，他沒有意思要回去，仍在那邊傻坐」、「我們沒有打他，在這三十幾個小時，我們有問他要不要休息，他沒有回答」、「他沒有說要回家，我們有讓他上廁所」等攸關是否符合「協助調查」之當時現場情節，均無從查證。核其偵辦重大刑案之蒐集證據過程，顯有輕忽草率之疏失。

二、台南市警察局第五分局偵訊犯盧○時，違反刑事訴訟法第九十五條之告知義務：

按犯罪嫌疑人及被告在刑事訴訟程序上受告知之權利，為行使防禦權之基本前提，屬人民依憲法第一百六條規定所享訴訟權保障之範圍。依刑事訴訟法第一百條之一（指八十六年十二月十九日增訂公布之條文）規定，司法警察詢問犯罪嫌疑人，準用同法第九十

五條：「訊問被告應先告知左列事項：一、犯罪嫌疑人及所犯所有罪名。罪名經告知後，認為應變更者，應再告知。二、得保持緘默，無須違背自己之意思而為陳訴。三、得選任辯護人。四、得請求調查有利之證據。」之規定。按警察機關之警訊作業程序，對於告知義務之履行，本制作有告知單定型稿（一式二聯，一聯交被告知人，一聯存查）以資因應，告知單上並記載被告於接受訊問時：1.「可以保持緘默，不需要違背自己的意思而為陳訴」；2.「可以選任辯護人」；3.「可以請求調查有利的證據」等可行使之權利。惟本案承辦員警林○○於「八十七年一月十七日」下午九時三十分首次對盧○制作偵訊筆錄時，筆錄中在人別訊問之後，僅緊接著記載「要不要請辯護律師？」一項（錄音帶亦僅顯示為：你現在要不要請辯護律師？），餘之刑事訴訟法第九十五條所載告知義務，皆未記載，而檔卷中除無告知單可供查考外，當時之警訊錄音、錄影內容，亦均無員警已盡告知義務之存證紀錄。又查同年一月十八日之警訊筆錄卷內雖附有一張由盧○簽名，及經該分局偵查員陳○○蓋章以示踐行告知義務之告知單定型稿，惟據本院於九十年二月二十六日約詢組長李○○答稱：「偵查員陳○○沒有參與任何偵訊，有關權利告知書是陳○○事後拿給盧○簽的」，而此

一事實亦經陳○○於本院同日約詢時所自承。綜上，益證台南市警察局第五分局員警林○○於八十七年一月十七日首次訊問盧○時，除僅告知盧○「得選任辯護人」一項外，餘之事項均未於訊問時「先予」告知，且任由未參與偵訊之員警陳○○於隔（十八）日填載告知單定型稿，擬以形式補正該告知程序，其明顯違反上揭刑事訴訟法第九十五條之規定，核有違失。

三、台南市警察局第五分局承辦員警違反刑事訴訟法不得以不正方法訊問被告之規定，核有違失：

刑事訴訟程序之目的，乃在正確行使國家刑罰權，此端賴犯罪證據在合法程序下，得以及時完整之搜尋與獲取，而健全之偵訊技能，攸關犯罪證據之蒐取，良好之訊問態度及技巧，可使被告訊後翻供之爭議減至最低。若過份重視被告自白而忽略科學證據，甚至縱容司法警察以威嚇詐騙或不當、不法手段，造成被告驚慌恐懼，而獲得被告認罪自白，則反有可能因違法訊問逼令被告在非自由意志下作成不實之自白書，以致侵害人權之嚴重後果。按「意圖勒贖而擄人者，處死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑。」、「犯前條第一項之罪而故意殺被害人者，處死刑。」、「刑法第三百四十七條第一項及第三百四十八條第一項規定甚詳。而刑事訴訟法第九十八條：「訊問被告，應出以誠

懇之態度，不得用強暴、威迫、利誘、詐欺及其他不正之方法。」、警察偵查犯罪規範第○一○○三、○六○二四、○六○二五條分別規定：「民主、法治、科學、人權為警察偵查犯罪應遵守之原則」、「詢問應態度誠懇……絕對客觀……」、「詢問時……不得使用強暴、威迫、利誘、詐欺及其他不正之方法……」亦定有明文。查本案係屬案情重大，影響社會治安至鉅之重大刑案，理應秉持勿枉勿縱之精神，以科學方法蒐集證據，惟據台南市警察局第五分局承辦員警林○○於八十七年一月十七日製作警訊筆錄時對被告盧○所稱「我是儘量幫你，但是情也要講得順」及案外人潘○○對盧○說「再忍耐一下」（以上為錄影經過一小時八分三十五秒時）與八十七年一月二十二日借提盧○制作訊問筆錄之錄音內容，發見當時偵查員林○○之訊問言詞竟有：「王八蛋！大家都笨就你最巧」、「我跟你講十二點以前，現在十一點半，大家翻臉了」、「你坦白講，幾年後就可以出來」、「給你一個自新的機會，要不然真的死刑吃槍子到時候欲哭無淚」、「像你這樣我要寫得很難聽，像你這樣一定讓你死！有符合自首？再來」、「你老是沒改進耶！我真的打你」、「你想想檢察官已經跟你講，一人擔跟兩人擔不同，你一人擔下來的話扛死了，扛不了嘛！兩人擔的話頂多分

擔掉嘛！你就不會那麼重」，「擄人勒贖也沒關係，你是自首的」、「像你這樣我要寫的很難聽，像你這樣一定讓你死！有符合自首條件？再來……」、「也真的想修理你！」、「自首要坦白陳訴，你沒坦白陳訴，你被判死刑，你某絕對去嫁的，你兩個孩子叫人後叔……別人會睡你的床，利害關係你考慮一下」等語，揆諸擄人勒贖故意殺害被害人法定刑，係唯一死刑，承辦員警林○○身為具有刑事專業知識之資深司法警察，自應知偵查之目的固在檢肅犯罪，但偵查之手段過程必須合法，注意基本人權，且於制作筆錄時，自應知悉不得有足令被告誤認「罪刑重不致於死」之誘導或「將遭受惡害刑求」之威嚇詐騙等不當訊問言行，卻違反刑事訴訟法不得以不正方法訊問被告之規定，確有違失。

四、台南市警察局第五分局鎖定盧○為犯罪嫌疑人，進行監聽蒐證，其犯罪既經發覺，不符刑法自首要件，卻以自首減刑為利誘詐騙，並為不當訊問，核有違失：

按「對於未發覺之罪自首而受裁判者，減輕其刑。但有特別規定者，依其規定。」刑法第六十二條定有明文。又「刑法第六十二條之所謂發覺，係指有偵查犯罪職權之公務員已知悉犯罪事實與犯罪之人而言，而所謂知悉，固不以確知其為犯罪之人為必要，但

必其犯罪事實，確實存在，且為該管公務員所確知，始屬相當。」有最高法院七十五年台上字第一六三四號判例可資參照。卷查，台南市警察局一二一八專案小組偵辦本案紀錄，本案台南市警察局第五分局根據詹○○命案發生後各項跡證、盧○財務狀況及被害人詹○○之夫曾○○所提供線索等情況證據，經研判已懷疑盧○涉有重嫌，並向檢察官聲請監聽獲准，對盧○進行監聽蒐證，且偵查員林○○於八十六年十二月二十二日向專案小組簽報偵查結果當時，即已確定偵查範圍並鎖定被告盧○為犯罪嫌疑人，其對盧○涉案情事，確已發見嫌疑；惟查台南市警察局第五分局承辦員警於八十七年一月十七日對盧○偵訊時，卻誤導盧○對法律自首要件之認知，以「若自白坦承犯罪，可依自首之規定減刑，而不致於被判處死刑」利誘詐騙盧○說明案情，雖該分局刑事案件移送書係以自首移送台南地檢署偵辦，惟嗣後盧○已於台南地院明白表示「……那是警察教我講的，不是我做的，我沒有自首的意思」（見八十七年六月三日訊問筆錄），雖係翻供之詞，然台南地院判決亦認定不符自首要件，且台南地院法官李○○、台南高分院法官蔡○○於本院九十年二月二日約詢時亦分別表示：「本案從警方資料，可看出在盧○自白前，警方已將盧○列為犯罪嫌疑

人，已不符刑法規定自首要件。盧○是自己說他不是自首，至警方雖以自首移送，但對法院並無拘束力。盧○是在被列為涉嫌人後，才到案說明，這點事實很清楚，至於警方當時有無告知盧○已屬犯罪嫌疑人，並非構成自首之考量範圍」、「警方已鎖定盧○犯案，盧○不承認自首，沒有『接受裁判』之意思，不符刑法自首之要件」可資印證。該分局為便宜行事，明知盧○不符刑法自首要件，卻以自首減刑為利誘詐騙，並為不當訊問，核有違失。

五、台南市警察局第五分局制作盧○偵訊筆錄時，縱容案外人潘○○現場教導答詢，有違偵查不公開規定：

(一)按「偵查不公開之」刑事訴訟法第二百四十五條第一項定有明文，而其內涵依學者通說係指「偵查程序」與「偵查內容」不公開，其目的：一則禁止公開偵查過程及偵查行為，藉以維護偵查程序之順利進行；二則基於無罪推定原則，避免未經正式起訴程序，即因公布犯罪嫌疑人涉嫌犯罪之資訊，對未經定罪之犯罪嫌疑人名譽及其他合法權益遭受損害，故應有嚴格之限制。至同條文第二項：「被告或犯罪嫌疑人之辯護人，得於檢察官、司法警察官或司法警察訊問該被告或犯罪嫌疑人時在場。……」對於辯護人得於訊問時在場亦有規定。查本案台南

市警察局第五分局偵查員林○○於八十七年一月十七日晚上九時三十分開始制作被告盧○警訊筆錄時，雖被告表示不須委請辯護律師在場，然該分局組長李○○及偵查員林○○於訊問時，竟僅以「案外人潘○○不可有妨害司法公正、保證不會有勾串及偵查秩序之行為，並對所知悉事項，絕對不得洩漏」之口頭告知，即准許潘○○全程滯留偵訊現場，恣意與盧○交頭接耳及書寫傳遞紙張，談論答詢內容，此一事實，經本院分別於八十九年十二月二十三日約詢李○○答稱：「潘○○在場，是盧○自己堅決要求的」、林○○答稱：「我是依據李組長奉專案小組召集人指示同意潘○○在偵訊現場」、九十年一月十二日約詢潘○○答稱：「是盧○請求我陪同他制作筆錄，他才會放心」等語，及台南市警察局第五分局約詢書面補充報告表示：「經奉召集人萬○○指示為使本案偵訊工作能順利達成及有助案情發展，准其在場……」可資佐證。經查，當時負責率領員警偵辦本案之台南市警察局長萬○○雖已逝世，因無從查證其指示真相，惟組長李○○既明知潘○○不具被告辯護人身分，卻仍違反法律規定，准許潘○○滯留偵訊現場瞭解案情，核有疏失。又該分局偵查員林○○於訊問時，縱容潘○○在偵訊現場與

呂○○耳語然後再由呂○○向盧○○耳語並交予一張紙條，或由潘○○不斷地寫紙條交給盧○○觀看及靠近盧○○耳邊說話，並允許被告持有潘○○所擬妥之紙條內容回答，或協助盧○○答覆員警所詢問問題，且經查閱當時訊問錄影帶，發見如下：「1.潘○○對林○○說筆錄最後要記被告說我是來『自首的』，給被告一個自新的機會（錄影帶螢幕顯示十四分三十秒）；2.潘○○對盧○○談有關自首的事（錄影帶螢幕顯示二十三分）；3.盧○○看紙條說我是『無意的』，我是『自首的』，請給我自新的機會（錄影帶螢幕顯示二十八分）」之勾串舉止。另據潘○○於九十年一月十二日本院約詢時答稱：「我祇有在B4的紙張上寫『是你（指盧○○）做就承認，不是你就不要承認，要說對自己最有利的話，而且要說是自首，請給予自新之機會』這樣而已」「錄影帶中的第二張紙，我是寫給警察，不是盧○○」等語，及依台南高分院八十八度上重訴字第七五八號刑事判決書附表之警訊錄音、錄影內容查證，姑不論潘○○教導盧○○答詢之內容對盧○○有否助益，抑或果如其所自承之內容，該分局員警於制作犯罪嫌疑人偵訊筆錄時，縱容潘○○肆無忌憚地教導盧○○答詢之作為，核有違失。又組長李○○於帶領所屬偵辦本案之承辦員警至

本院受詢問時，仍辯稱一切依法定程序辦理，亦見欠缺法律認知，應嚴飭檢討改進。

(二)按偵查權之發動，僅刑事程序之緒端，若犯罪嫌疑尚未經正當法律程序之檢驗，即由偵查機關任意公開偵查訊息，則亦亟易衍生媒體公審或人民公審之法外判斷，甚至於檢察官起訴後造成外在輿論壓力，事實上減損被告受無罪推定原則保護之機會，縱嗣後案經法院判決無罪，亦亟易影響參與審判法官與外界無謂之對立；苟執法人員於偵查程序發動後，主動聯繫大眾傳播媒體或不慎揭露偵查內容，則其作為不但違反偵查不公開，亦有嚴重侵害人權之虞。惟基於依法令或公益或保護合法權益等因素考量，若刑事案件偵辦過程中，對偵查之資訊絕對完全封鎖，則於澄清視聽、安定民心、維護社會秩序及增進公共利益，可能反有負面之影響，此觀八十年七月十九日總統令修正公布刑事訴訟法第二百四十五條第三項：「檢察官、檢察事務官、司法警察官、司法警察、辯護人、告訴代理人或其他於偵查程序依法執行職務之人員，除依法令或為維護公共利益或保護合法權益有必要者外，不得公開揭露偵查中因執行職務知悉之事項。」之規定，即可明其立法梗概。有鑑於本案自發現被害人詹○○屍體，至

台南市警察局第五分局制作盧○警訊筆錄後，即有新聞媒體不斷地大肆報導偵辦情形及認定盧○為罪犯與推測其各種擄人勒贖故意殺害被害人之犯罪情節，並發生檢警人員於制作盧○警訊筆錄時，縱容案外人潘○○肆無忌憚地於現場教導盧○答詢等疏於注意避免違反偵查不公開之不當情事，為貫徹執法保密義務、恪守正當法律程序，究該如何在貫徹偵查不公開、確保偵查秘密與在不妨害偵查程序之順利進行下適度公開部分偵查事項之間，採行合法、衡平、客觀之公開作業程序，已亟待解決。法務部應速針對實際需要，檢討現行偵查不公開制度之執行缺失，研擬具體可行之得公開之標準作業規範及合理配套機制，提供執法人員於裁量應否公開之範圍時遵循，方為標本兼治之道。

六台南市警察局第五分局於警訊時，並無專屬偵訊室，且未依警察偵查犯罪規範全程錄音、錄影，衍生盧○及其家屬日後抗辯刑求之爭議，核有疏失：

(一)查本案台南市警察局第五分局於八十六年十二月二十二日鎖定盧○為犯罪嫌疑人後，八十七年一月十六日下午二時許以電話通知盧○至該分局說明案情，惟迄翌(十七)日晚上九時三十分始制作警訊筆錄，當時之刑事訴訟法雖尚未明定「訊問被告，應

全程連續錄音；必要時，並應全程連續錄影。」(此項係規定於八十七年一月二十一日修正公布之刑事訴訟法第一百條之一第一項前段；而內政部警政署為因應上開規定，已於八十七年七月二日以(八七)警署刑司字第七六五八號函頒「警察詢問犯罪嫌疑人錄音錄影要點」以資規範，惟頒行時間係在本案警察詢問及偵查完成之後)，惟查案發當時，內政部警政署(以下簡稱警政署)仍函頒有「警察偵查犯罪規範」以為準則，依該規範第○一○○六、○六○二五條分別規定「刑案偵查應以現場為基礎，運用科學器材與方法……合法取證……為偵查工作之基本要求。」「詢問時應運用技巧，並配合科學方法(如錄音、錄影等)……」，故警察機關偵辦重大刑事案件，於訊問被告時，當警覺詢問時應全程錄音、錄影之重要性，並確實執行上開規定，方屬正辦。經調閱本案八十七年一月十七日之警訊錄影帶，台南市警察局第五分局於八十七年一月十七日晚上九時三十分，開始對盧○制作警訊筆錄，卻遲至晚上十一時三十六分才進行錄音、錄影；又警訊完畢，亦無盧○確認筆錄內容及簽名之錄音、錄影畫面；而此一疏失，據台南市警察局第五分局偵查員林○○於本院九十年二月二十六日約詢時坦承：「

可能係訊問盧○時，因操作錄音、錄影器材稍有疏忽所致」。綜上，本案警訊作業程序，偵查員林○未能特別重視本案係屬重大刑事案件，切實遵照上揭警察偵查犯罪規範之規定全程錄音、錄影，致發生錄音、錄影器材之操作疏忽，並衍生被告盧○（生前）及其家屬日後抗辯係於警察漏未錄音、錄影時段遭受刑求之爭議，核有疏失。

(二)本院調查委員於九十年二月十五日勘查本案員警訊問盧○現場，發見台南市警察局第五分局員警係借該分局所屬北門派出所之地下室充當偵訊室（平時作為員警備勤時之休息場所，現場並擺設有床鋪及櫥櫃各一套）對盧○進行訊問，該地點空間窄小且缺乏偵訊設備，其錄音及錄影設備，係由員警自行架設，經詢據該分局林○○分局長表示「目前尚無專屬之偵訊室」；按偵訊制度屬證據調查之一種，其程序對於被告合法權益之保護，重要性不言可論，而唯有精確之偵訊結果，方能有助於法官自由心證之正確判斷。有關本案台南市警察局第五分局並無設置專屬偵訊室乙節，警政署應全面檢查所屬各警察機關是否亦有類此情形，並以通案速予檢討改善。

七台南市警察局第五分局辦理盧○逕行拘提、解送及填

載解送人犯報告書等作業過程，均有疏誤：

(一)按「現行犯，不問何人得逕行逮捕之。」、「檢察官、司法警察官或司法警察偵查犯罪，有左列情形之一，而情況急迫者，得逕行拘提之：……四所犯為死刑、無期徒刑或最輕本刑為五年以上有期徒刑之罪，嫌疑重大，有事實足認為有逃亡之虞者。」、「前項拘提，由檢察官親自執行時，得不用拘票；由司法警察官或司法警察執行時，以其急迫情況不及報告檢察官者為限，於執行後，應即報請檢察官簽發拘票。如檢察官不簽發拘票時，應即將被拘提人釋放。」、「……依第一項規定程序拘提之犯罪嫌疑人，應即告知本人及其家屬，得選任辯護人到場。」刑事訴訟法第八十八條第一項、第八十八條之一第一項第四款及同條第二項、第四項定有明文。卷查，依本案台南市警察局第五分局八十七年元月十八日南市警五刑偵字第○一六號刑事事件報告中所附逕行拘提犯罪嫌疑人報告書所示，當時偵查員林○○並未告知盧○及其家屬得選任辯護人，即隨文報請檢察官簽發拘票，惟案經當（十八）日台南地檢署值日檢察官劉○○受理制作訊問筆錄時，並未簽發拘票，係另以八十七年度聲押字第三七號羈押聲請書於到案方式欄上登載「逮捕」，並認定犯罪嫌

疑重大，依刑事訴訟法第九十三條第二項規定聲請羈押，並經台南地方法院法官李○○依刑事訴訟法第一百零一條規定核准在案。按「逮捕」乃以強制力強制解送現行犯或通緝犯至一定處所之強制處分；本案台南市警察局第五分局對盧○詢問後，並非以現行犯之理由辦理逕行逮捕，雖檢察官劉○○收案時依刑事訴訟法第九十三條第一項規定，於訊問後本於職權核認該分局係以逮捕方式解送盧○到案；然該分局既辯解盧○自八十七年一月十六日下午二時三十分起至十七日晚上九時三十分員警開始制作警訊筆錄時為止，係在「協助調查」，而非以現行犯視之，且於制作筆錄完成後，亦非以現行犯解送。是台南市警察局第五分局對於盧○是否確非現行犯身分之認定及究應辦理「逕行拘提」抑或「逕行逮捕」之法令依據，非但執法時認識不清，且於逕行拘提犯罪嫌疑人報告中亦未明確記載逕行拘提之詳細事由及遂行告知盧○及其家屬得選任辯護人之法定義務，核其辦理逕行拘提及解送人犯之作業過程，均有疏誤。

(二)卷查，另一隨文檢送之解送人犯報告中應記載之解送時間「法定障礙事由」欄，台南市警察局第五分局偵查員林○○記載為「因上述法定事由，其經過

之時間合計三十小時」；惟查台南地檢署拘留人犯新收案件登記表上係記載「應扣障礙時間為○時三十分」、「警方已用時間（已扣除障礙時間）共十五時○分」；而經計算自該分局至台南地檢署法警室之路程間距，其三十分解送時間，應屬合理費時所需。爰該分局將解送應扣法定障礙時間「三十分」誤載為「三十小時」，核有錯誤。

八台南市警察局第五分局執行搜索程序，未依規定付與證明書於受搜索人，顯有疏失：

按搜索之目的，乃在發見被告或第三人、犯罪證據及可以沒收之物所為之強制處分。而「對於第三人之身體、物件及住宅或其他處所，以有相當理由可信為被告或應扣押之物存在時為限，得搜索之」、「經搜索而未發現應扣押之物者，應付與證明書於受搜索人」、「搜索，應用搜索票」刑事訴訟法第一百二十二條第二項、第一百二十五條及第一百二十八條第一項定有明文。卷查本案台南市警察局第五分局組長李○○、小隊長呂○○、偵查員林○○及警員黃○○為蒐集本案犯罪證據，於八十七年五月十一日上午十時三十分至十一時五十分，持台南地檢署檢察官曲○○當日簽發之搜索票，赴台灣台南看守所借提盧○前往台南縣仁德鄉仁和村○○○號盧○○（為盧○父親）住所執

行搜索，搜索當時盧○○並不在現場，而搜索結果亦未發現應扣押之物，執行員警即將搜索扣押證明筆錄交與在場協助指認之曾○○（為被害人詹○○之夫）簽名，並於該筆錄上記載「在場人盧○○拒簽」後，即逕行呈報結案，既未依規定制作搜索扣押證明書付與受搜索人盧○○收執，亦未載明不付與證明書之事由，核其執行搜索程序，顯有疏失。

九、台南市警察局辦理本案證物及DNA檢體等資料送鑑時，未依規定加送盧○○之血液及唾液檢體供作判定，亦未切實追蹤相關指紋及其他證物之檢測比對結果，對物證證據之掌握蒐集，未遵守規範，顯有瑕疵：

(一)按警察偵查犯罪規範第三〇二〇條規定：「現場勘查由勘查組任之，其任務規定如左：一、負責搜查與發現犯罪所遺留於現場之各種痕跡和證物，以為偵查犯罪破案之線索或證據。……七、命案、傷害案、強姦案等若有生物跡證、血跡、精液、毛髮等送請鑑驗時，應加送被害人（或死者），涉嫌人之血液及唾液檢體，作為參考檢體，以利判定。」即刑案現場所發現之指紋、血跡、足跡、凶器、毛髮、煙蒂等物證，除須與其他相關資料作過濾比對外，尚需從事科學之檢驗與鑑定，方能藉以判斷事實。惟查，台南市警察局一二一八專案小組偵辦本案當時，

僅將蒐證之棄屍現場「1. 肆根煙蒂。」、死者詹○○「2. 手部毛髮壹根。3. 白色毛線上衣毛髮壹包。4. 陰毛壹包。5. 頭髮。6. 左手指甲壹包。7. 右手指甲壹包。8. 陰道棉棒伍枝。9. 血液貳管。10. 安全帽護罩上指紋。11. 透明膠帶一段。」及盧○○撥打勒贖電話之「12. 電話筒上指紋。」等十二項檢體及證物，函送內政部刑事警察局進行鑑驗，卻未依前開規定將涉嫌人盧○○之血液及唾液檢體加送一併判定；嗣後，據刑事警察局函復台南市警察局之鑑驗報告中，除「1. 現場煙蒂肆根；2. 陰道棉棒；3. 白色毛線上衣毛髮」三項有鑑驗結果外，其餘九項則未完成鑑驗，而對於尚未鑑驗出結果部分，經查，台南市警察局並未補送盧○○血液、唾液檢體及切實追蹤尚未鑑驗之指紋及其他證物等檢測結果，核其對物證證據之掌握蒐集，顯有瑕疵。

(二)按刑事現場指紋如不能證明其採取場所與犯罪及犯罪嫌疑人之關連性，則乏證據價值，而犯罪現場所遺留之指紋，縱鑑驗結果與嫌疑犯指紋相符合，亦僅能證明犯罪現場存有該指紋，尚不能直接作為嫌疑犯係真正犯人之積極證據，惟若能明確證明該指紋係嫌疑犯遺留於犯罪現場之指紋，則該指紋即具有證據之價值；而關於確保現場指紋證據之方法，

若能切實注意指紋及物證處理程序（諸如：在場客觀見證人之確認、照相攝影存證、跡證之註記、採證報告之制作……等等），則對於發覺並掌握現場指紋跡證，將有正面助益。查本案指紋之蒐證，台南市警察局雖分別採獲「死者詹○○安全帽上指紋一枚、盧○○使用之公用電話上指紋一枚、網綁死者膠帶上指節紋二枚」等證物，然詳查其檔卷，卻未有所見。上揭踐行指紋作業規範及其他得以證明指紋採取場所與犯罪及犯罪嫌疑人有關連性之證據資料可佐，核其對指紋證據之掌握，顯有輕忽草率。

十、台南市警察局未善盡扣案證物保管及移送職責，核有違失：

按刑事訴訟法第一百三十三條：「可為證據或得沒收之物，得扣押之。」、第一百四十條第一項：「扣押物，因防其喪失或毀損，應為適當之處置。」及第二項：「不便搬運或保管之扣押物，得命人看守，或命所有人或其他適當之人保管。」對證物之扣押及扣案證物之保管規定甚明。又當時警政署頒行之刑事鑑識規範第○三○一七條第一款亦規定：「每件跡證，自發現、採取、保管、送驗……至移送司法機關為止，每一階段保管之處所、負責保管之人，均應記錄明確。」查本案台南市警察局於八十六年十二月二十二日以刑

監字第八六八四六號刑事案件證物採驗紀錄表函送內政部刑事警察局檢驗之「1.現場煙蒂肆根。2.詹○○手部毛髮壹根。3.詹○○白色毛線上衣毛髮壹包。4.詹○○陰毛壹包。5.詹○○頭髮壹包。6.詹○○左手指甲壹包。7.詹○○右手指甲壹包。8.詹○○陰道棉棒伍枝。9.詹○○血液貳管。」九項扣案證物，業經該局檢驗完竣，並於八十七年元月二日以刑紋字第八六號函將證物檢還台南市警察局。惟查，本案偵查卷第十五頁、第八十五頁關於台南市警察第五分局移送台南地檢署收存之扣押物品清單，僅記載「鞋帶乙條」（八十七年度保管字第一八一號）及「錄音帶（盧○○警局訊問）肆捲」、「錄影帶（盧○○警局查證訊問）陸捲」；另「錄音帶（盧○○87看守所）伍捲」則屬台灣台南看守所移送台南地檢署之證物（八十七年度保管字第一七四四號）；而上開贓證物亦經台南地檢署全案偵結後，於八十七年五月十五日以南檢萬德字第二三六七五號函移送台南地院請查收依法審判在案。本院為查明事實，再調閱台南高分檢於八十九年九月二十八日發送台南地檢署贓物庫收存（案號：八十八年度保管字第五六一號）之贓證物結果，計有「1.鞋帶一條。2.錄音帶計九捲。3.錄影帶大小捲計十捲（有詹○○命案現場勘查、搜索曾○○住宅、解剖詹○○

錄影帶、偵訊盧○錄影帶、借提盧○犯案過程錄影帶、偵訊筆錄等)。4. 捆綁被害人膠帶黏貼於塑膠板上四片計一塊。一等證物。至於上述內政部刑事警察局檢還台南市警察局之九項相關採驗證物，卷查本案偵審全卷，並未發見任何紀錄可資佐證已函送台南地檢署收存，其究竟收存保管於何處，台南市警察局及其所屬第五分局均無法明確交代，顯有違上揭刑事鑑識規範之要求；況本院於九十年二月二十六日約詢當時台南市警察局一八一八專案小組承辦員警李○○及林○○等人亦答稱：「記憶中，不清楚未移送台南地檢署存留之證物究竟保管於何處」。綜上，核台南市警察局既為本案贓證物之採證送驗及保管機關，卻未依規定善盡扣案證物保管及移送職責，核有違失。

士、前台灣省政廳（刑事警察大隊）辦理本案被告盧○測謊作業，除鑑驗通知書外，無任何測謊作業流程等書面資料可供查證，核其作業過程，顯有疏誤：

按「測謊」乃目前科學辦案刑案偵查人員最常使用之偵查利器，惟測謊之鑑驗，係就受測人對相關事項之詢答，對應其神經、呼吸等反應而判斷，其鑑驗結果有時亦因受測人之生理、心理因素而受影響。而運用測謊時，尤應注意其作業流程及適當施測設備與環境，以免貽誤。查本案台南市警察局第五分局依台

南地檢署檢察官曲○○於八十七年二月五日辦案進行單之指示，於八十七年二月十二日以南市警五刑字第○三七七號函請前台灣省政廳（刑事警察大隊）對被告盧○辦理測謊協助，嗣經該廳於八十七年二月二十日以（八七）省刑大鑑字第一二一九五號函復，訂於八十七年三月十一日辦理協助測謊事宜，惟該測謊作業，遲至八十七年三月十九日始在台南市警察局第五分局進行，而刑事警察大隊並於同年四月七日以刑大鑑第三二〇七號開具鑑驗通知書。惟查，辦理測謊作業時，是否曾對受測者事先評估其施測當時之身體、生理狀況是否正常？受測者是否出於自由意志下施測？皆涉測謊鑑定結果之正當程序，相關辦理情形，當詳實記載並併卷憑稽，俾資周全，然本案卷查全卷，卻無該等資料可稽。本案測謊結果雖不為法院確定判決所採，惟相關施測情形，除涉前述程序之正當性外，依刑事訴訟法第一百五十六條規定，亦涉及有無不正方法之訊問情事，本案屬重大刑事案件，作業程序理當謹慎行事，詎本案因測謊作業情形之未明，致生被告家屬及其辯護人質疑警訊之不當，甚而質疑司法之威信，核其作為難謂無誤。另查，自警政署以下，迄今有關測謊時受測者之測謊主、客觀條件、同意方式、進行之程序等施測細節，均未建立測謊標準作

業流程及規範，至於測謊室之設置與其隔音、恆溫及觀察系統設備（含測謊儀器、單面鏡與錄音、錄影機）等會刺激受測者真實反應之外在聲光環境，亦未予重視，洵應儘速統合檢討改進。

綜上所述，台南市警察局及該屬第五分局均有違失，而內政部警政署長期未能正視員警辦案違反刑事訴訟法等相關法令規定，漠視偵訊時應遵守正當法律程序及合法蒐集證據等法制問題，且疏於嚴管勤教，切實督導，考核流於形式，顯有疏失，爰依監察法第二十四條提案糾正，送請內政部轉飭所屬確實檢討並依法妥處見復。

二、監察院 公告

發文日期：中華民國九十一年四月十五日

發文字號：（九一）院台財字第〇九一二〇〇二二一號

主旨：公告糾正高雄市政府對於中國鋼鐵公司產業工會修正通過之章程及理事長選舉罷免辦法，顯牴觸現行工會法第十四條、第十六條之規定，竟函復同意備查，並對中國鋼鐵公司產業工會辦理第八屆理事長選舉，擅採直接、間接選舉「雙軌制」，迄未依法處理，容任其違法事實存在，顯未落實依法行政，並善盡直轄市工會主管機關職權，涉有違失案。

依據：九十一年四月三日本院財政及經濟委員會第三屆第六十三次會議決議及監察法施行細則第二十二條規定。
公告事項：糾正案文乙份。

院長 錢 復

糾正案文

壹、被糾正機關：高雄市政府。

貳、案由：為高雄市政府對於中國鋼鐵公司產業工會（以下簡稱中鋼工會）修正通過之章程及理事長選舉罷免辦法，顯牴觸現行工會法第十四條、第十六條之規定，竟函復同意備查，並對中鋼工會辦理第八屆理事長選舉，擅採直接、間接選舉「雙軌制」，迄未依法處理，容任其違法事實存在，顯未落實依法行政，並善盡直轄市工會主管機關職權，涉有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

緣高雄市政府對於中國鋼鐵公司產業工會（以下簡稱中鋼工會）修正通過之章程及理事長選舉罷免辦法，顯牴觸現行工會法第十四條、第十六條之規定，竟函復同意備查，並對中鋼工會辦理第八屆理事長選舉，擅採直接、間接選舉「雙軌制」，迄未依法處理，

容任其違法事實存在，顯未落實依法行政，並善盡直轄市工會主管機關職權，洵有疏失之咎，茲說明其違失情形如下：

一、中鋼工會於八十九年十二月二十六日第七屆第三次會員大會修正通過該工會章程及理事長選舉罷免辦法明訂理事長由全體會員選舉產生，且對欲參選該工會理事長一職須繳交保證金，與未達得票門檻將保證金納入工運基金，不予發還等情，顯已抵觸工會法第十四條及第十六條之規定，高雄市政府竟函復同意備查，並對行政院勞工委員會之指正函示置若罔聞，核有違失：

(一)按工會法第三條規定：「工會之主管機關：在中央及省為行政院勞工委員會；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。但其目的事業應受各該事業之主管機關指導、監督。」同法第十四條第一項規定工會置理事、監事，由會員中選任之，第二項規定：「前項各款理監事名額在三人以上時，得按名額多寡互選常務理事、常務監事一人至十七人，常務理事名額在五人以上時，並得互選一人為理事長」，對工會之主管機關以及工會理事、監事與理事長之選出辦法均有明文。另工會法第十六條：「工會會員，具有中華民國國籍而年滿二十歲者，得

被選為工會之理事、監事。」則工會會員被選為理事、監事之資格，該法規定至為明確，倘無法律具體明確之授權，該工會自不得另為限制工會代表、理事、監事及理事長等相關職務之產生，而於章程或其他辦法中增加附加條款，使之負擔一定條件始能選出，方符法律保留原則，此參諸司法院釋字第 五二四號解釋意旨自明。

(二)查高雄市政府對於中鋼工會為理事長一職欲以全體會員直選選出乙案，原於八十九年三月十三日以工會法第十四條第二項之規定函復中鋼工會釋示謂：不宜改由全體會員直接投票產生；惟俟中鋼工會於八十九年六月十二日及同年月二十七日再次行文請求函釋是否可行會員直接投票選出其理事長乙事，該府竟於八十九年七月七日函釋：「將尊重工會自主原則同意備查」；嗣中鋼工會於八十九年十二月二十六日舉行第七屆第三次會員代表大會後，該工會會員代表以在場九十八人（委託二十人），贊成七十三票（超過三分之二）通過修正該工會章程第十六條略以：「本會理事長由全體會員選舉產生，……」；並專案陳報高雄市政府，惟該府竟罔顧工會法第十四條之規定，擅以「從宏觀的民主政治發展角度而言，『公民直選』為民主潮流之所趨，如貴會將本案

納入章程修正並經提會員（代表）大會三分之二以上之決議通過，本局……同意備查。」等語於九十年二月二十三日函復中鋼工會同意備查在案。惟查中鋼工會理事長選舉之方式，依工會法第十四條之規定，其意義明確，尚非抽象難以理解。該條第二項對於工會理事在三人以上時，理事長之選舉方式既明定先由理事互選常務理事，再由常務理事中互選出理事長一人，自應踐行正當法律程序，如未經此項程序，即屬於法未合。

(三)次查中鋼工會於八十九年十二月二十六日第七屆第三次會員代表大會修正通過「中鋼工會理事長選舉罷免辦法」第十二條第一項之規定：理事長候選人於登記為候選人時，應繳交保證金新台幣拾萬元整。及同辦法第十三條：參選繳交之保證金應於公告理事長當選人名單後三曆日內無息發還。但得票數不足選舉人數百分之十者，保證金納入工運基金，不予發還等條文，既無法律規定亦無法律授權，遽將該工會第八屆理事長選舉之參選人資格，擅自附加繳交保證金負擔，顯與工會法第十六條規定不符。

(四)又工會之中央主管機關行政院勞工委員會前曾於九十年十月二十六日以台九十勞資一字第○○五二四

二九號函指正高雄市政府勞工局略以：……貴局（高雄市政府勞工局）核准中鋼工會章程第十六條有關工會理事長之選舉由全體會員選舉產生，並為當然之會員代表一節，業已違反工會法第十四條工會職員之選舉方式，如依該會修正後之章程辦理選舉事務，勢必造成爭議」，另於九十年十一月二十日以太九十勞資一字第○○五六〇六五號函再函示高雄市政府略以：「有關貴府同意中鋼工會第八屆理事長選舉辦法，顯牴觸現行工會法第十四條之規定，且同法第十六條規定，工會會員具有中華民國國籍而年滿二十歲者，得被選為工會理事、監事，並無其他附加條件，中鋼工會之理事長選舉辦法業已不符合工會法第十四條之規定，又對參選之會員附加金錢負擔，顯又與工會法第十六條之規定不符」等情，高雄市政府對中央主管機關之指示、監督，竟置若罔聞，未依工會法相關規定作適當改善與處置，顯有疏失。

(五)綜上論結，中鋼工會雖將該會之章程及理事長選舉罷免辦法以專案之方式，依據工會法第二十八條之規定於九十年二月六日函請其主管機關高雄市政府於同年二月二十三日同意備查在案，惟高雄市政府所同意備查之事項，係屬中鋼工會為其理事長選舉產

生之方式採全體會員直接票選產生，並對會員欲參選理事長一職增加保證金之負擔，確已抵觸工會法

第十四條及第十六條之規定，既經工會之中央主管機關行政院勞工委員會二次函示指正有案，高雄市政府依法應受拘束，竟仍恣置不理，導致爭議，嗣該府於九十年十一月八日以九十高市府勞一字第四四六五四號函復行政院勞工委員會時，猶以：「查本市中鋼工會章程……有關理事長之選舉由全體會員產生一節，係經該工會會員代表大會出席三分之二以上同意，……前經本府勞工局於八十九年七月七日與九十年二月二十三日分別……基於尊重工會自主暨順應民主潮流原則同意備查，……，另該工會理事長選舉罷免辦法第十二條規定理事長候選人於登記為候選人時，應繳交保證金新台幣壹拾萬元整乙節，經查該項辦法係經由該工會會員代表大會出席代表三分之二決議通過，且工會法又無明文禁止或限制之規定，……基於尊重工會自主原則同意備查並無不妥」飾詞狡辯，於本院約詢時，亦作同樣表示，顯無視於工會中央主管機關依法所為之指示、監督，核有違失。

二、高雄市政府對於中鋼工會辦理第八屆理事長選舉，擅採直接、間接選舉「雙軌制」，迄未依法處理，容任其

違法事實存在，顯未落實依法行政，並善盡直轄市工會主管機關職權，核有違失：

(一)按工會法第三條：「工會之主管機關：在中央及省為行政院勞工委員會；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。但其目的事業應受各該事業之主管機關指導、監督。」查中鋼工會現位於高雄小港區，依其行政區劃，其工會之主管機關為高雄市政府要屬無誤，中鋼工會前於八十九年十二月二十六日第七屆第三次會員代表大會通過修正該工會章程及「中鋼工會理事長選舉罷免辦法」，並均已陳報高雄市政府同意備查在案，中鋼工會乃於九十年十一月二十一日據以辦理第八屆理事長暨會員代表選舉，並於同年月二十二日開票完竣且同日發布開票結果之新聞稿。惟上項選舉，中鋼工會係依其修正章程及理事長選舉罷免辦法，採會員直選產生理事長，並對會員欲參選理事長一職增加保證金之負擔，其顯已抵觸工會法相關規定，已如前述，高雄市政府允應依工會法第三十條及第三十一條規定迅行處理。

(二)又，高雄市政府於九十年十二月二十、二十一日派員列席中鋼工會所召開之第八屆第一次會員代表大會中，曾就現場會員代表針對理事長如因直接、間

接選舉而產生鬧雙包時之相關提問，作出：「以間接選舉方式產生之當選人為準」之表示及釋疑，並於本院約詢時，仍執言：「本次選舉係採雙軌制進行，並無違法與不當」置辯。嗣後於九十一年一月三日中鋼工會第八屆第一次常務理事會議中，共同推舉吳清賓為理事長，此雖與會員直選產生之理事長係屬同一位，但高雄市政府對該違法之修正章程與理事長選舉罷免辦法及直接選舉產生結果迄未依法處理，容任中鋼工會全體會員直選理事長之違法事實存在，後又擅採直接、間接選舉「雙軌制」，由該工會常務理事會共同推舉同一人為理事長，其前後矛盾、立場搖擺不定之作法，顯未落實依法行政，並善盡直轄市工會主管機關職權，核有違失。

綜上所述，中鋼工會第七屆第三次會員大會修正通過該工會章程及理事長選舉罷免辦法明訂理事長由全體會員選舉產生，且對欲參選該工會理事長一職須繳交保證金，與未達得票門檻將保證金納入工運基金，不予發還等情，顯已抵觸工會法第十四條及第十六條之規定，高雄市政府竟違法函復同意備查，並對行政院勞工委員會之指正函示置若罔聞；又，該府對於中鋼工會辦理第八屆理事長選舉，擅採直接、間接選舉「雙軌制」，迄未依法處理，容任其違法事實存在，

顯未落實依法行政，並善盡直轄市工會主管機關職權，違失之情明甚，爰依監察法第二十四條提案糾正。

會議紀錄

一、監察院外交及僑政委員會

第三屆第三十八次會議紀錄

時間：中華民國九十一年三月二十日（星期三）下午

二時十分

地點：第一會議室

出席委員：趙榮耀 康寧祥 馬以工 黃武次 柯明謀

陳進利 林秋山

列席委員：李伸一 謝慶輝 趙昌平 郭石吉 呂溪木

李友吉 林時機 廖健男 黃勤鎮 尹士豪

古登美 詹益彰 黃守高

請假委員：錢復 陳孟鈴 黃煌雄

主席：趙委員榮耀

主任秘書：李保端

紀錄：文曼麗

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

二、上次會議決議案執行情形報告表，報請 鑒登。

決定：准予備查。

三、外交部傳真有關「賴比瑞亞共和國異議份子，於本年二月七日在該國首都蒙羅維亞北方之克萊鎮發動武裝攻擊，賴國總統泰勒於二月八日宣布全國進入緊急狀態。我外交部針對此一情勢，業由該部非洲司展開查證與應變作業，並指示我駐賴國大使館隨時掌握局勢演變，以僑胞、駐館及農技團人員之人身安全保障為第一要務。我駐當地 Bong Mine 技術團人員已於二月十九日緊急撤回賴國首都。另據我駐館研判：此次戰事應不致造成賴國政局變動。」之新聞稿乙件，詳如附件。報請 鑒登。

決定：准予備查。

四、外交部傳真有關報載：外交部將積極推動駐外館處更名「台灣」，並將從駐美十四個代表、辦事處著手乙事之答詢情形，其內容略以：(一)未來駐外館處將使用何種名稱，以及如何進行更名，將考量國際現勢、兩岸關係及駐在國同意與否等因素，作通盤研究。(二)外交部三次民調結果為：第一次有五成左右民眾贊成使用「台灣代表處

」名稱，第二、三次民調則有高達七成左右的民眾贊成使用「台灣代表處」名稱。(三)統一駐外館處名稱是民眾及專家學者基於實際需要，而提出的要求，該部的回應不應被視為是一種挑釁的行為。(四)本案目前尚在評估階段，我尚未與美方或任何國家洽商，未來如何進行仍待審慎評估後決定等之新聞稿乙件，詳如附件。報請 鑒登。

決定：准予備查。

乙、討論事項

一、院函：請本會推舉委員一人，參加本年本院地方政府年度總決算審核報告審議小組。提請 討論案。

決議：推請本會召集人趙委員榮耀參加審議小組。

二、楊○華(冒名)續訴：行政院新聞局駐紐約新聞處之舊辦公大樓，閒置多年未善加利用，終以低價出售；另任職該處丁女士不當晉級敘薪，均設有違失等情乙案，提請 討論案。

決議：併案待復。

三、本會擬於四月上旬巡察亞東關係協會及北美事務協調委員會兩單位，相關巡察時間，提請討論案。

決議：照案通過。

散 會：下午二時十五分

公務員懲戒委員會會議決書

一、公務員懲戒委員會對本院黃委員武次、趙委員榮耀、廖委員健男、謝委員慶輝、李委員伸一為交通部航政司前司長吳榮貴、行政院環境保護署水質保護處前處長阮國棟，因違法失職案件依法彈劾案之議決書

公務員懲戒委員會會議決書

九十一年度鑑字第九六三四號
交通部航政司前司長（現任國立海洋大學航運管理學系教授）

年○○○歲

住基隆市中正區新豐街○○○巷○弄○號

阮國棟

行政院環境保護署水質保護處前處長（現任該署技監兼科技顧問室主任）

年○○○歲

住新竹市建華里寶山路○○巷○弄○○號

右被付懲戒人等因違法失職案件經監察院送請審議本會議決如左

決如左

主 文

吳榮貴、阮國棟各記過二次。

事 實

監察院彈劾要旨：

壹、案由：

希臘籍阿瑪斯輪於九十年一月十四日擱淺在恆春墾丁外海，同年月十九日開始大規模漏油，造成墾丁國家公園龍坑生態保護區沿岸嚴重污染。交通部航政司司長吳榮貴身兼中華民國海難救護委員會執行秘書，於案發後，未依環保署之函文，迅即協調國防部動員國軍協助處理油污，亦未即時向交通部長及行政院陳報油污嚴重擴散情形，對於所屬花蓮港務局限制船員出境之辦理進度未能追蹤，更未於第一時間前往現場指揮救災。另行政院環境保護署水質保護處前處長阮國棟，於案發後，未依該署林前署長之指示，立即成立應變工作小組，亦未依規定進駐及成立緊急應變作業中心，且明知除夕及年初一無法僱得除污工人，卻未有效處理。此外，該員雖督導所屬函請交通部協調國防部動員國軍處理油污，惟未追蹤交通部之辦理進度，甚至誤判情勢，將此重大污染案件，視為一般

事件，一味寄望船方妥善處理，且未即時向行政院層報油污嚴重擴散之情形，該二員之失職行為，使墾丁國家公園龍坑生態保護區遭受嚴重油污污染，損害生態與漁產資源並衝擊當地觀光產業，涉有違失，事證明確，核其所為均違反公務員服務法之規定，爰依法提案彈劾。

貳、違法失職之事實與證據：

希臘籍阿瑪斯輪係於九十年一月十三日二十二時許主機發生故障【證一】，一月十四日十三時船隻逐漸漂往海岸線，同日十七時四十分【證一】許船身擱淺於墾丁國家公園外海，船長於十九時四十分【證二】發出求救信號，基隆海岸電台於一月十四日二十時四十五分接獲求救訊息後，即於二十時四十八分通知國家搜救中心，該中心復通知行政院海岸巡防署（以下簡稱海巡署），該署海洋巡防總局第十四海巡隊巡防艇

即於二十二時【證三】許到達觸礁地點展開救援，於二十二時二十五分將二十五名船員全數救起【證四】，同年月十八日因該船船體觸礁裂損造成燃油外洩，十九日產生大規模油料外洩，相關機關未動員人力攔油、除油，致墾丁國家公園龍坑生態保護區海域遭受嚴重之油污污染，該地區珍貴之生態、漁產、景觀遭受空前浩劫，並衝擊當地觀光產業，嗣後雖經各機關通力合作處理，然已坐失攔油、除油之最佳時機，致污染擴大，吳榮貴、阮國棟等被彈劾人顯有重大違失。茲將交通部、行政院環境保護署（以下簡稱環保署）於案發後之處理情形與重要記事，分述如表一、二：

甲、交通部部分：

一、有關交通部自九十年一月十四日至同年三月十六日對本案處理過程與重要記事如表一：

表一：交通部對本案處理過程與重要記事一覽表：

日期	交通部對本案之處理過程與重要記事
一月十四日	交通部所屬「中華民國海難救護委員會」係於七十一年二月十五日成立【證五】，其所屬台北任務管制中心及國家搜救中心均於九十年一月十四日晚二十時許，接獲基隆海岸電台通報後，迅即展開救援行動。國軍搜救中心並立即於二十一時協調海巡署船隻及空軍海鷗直昇機前往救援，依據台北任務管制中心衛星偵獲之救援信號，於二十三時許順利將全船二十五名船員安全救出。是日二十三時二十分交通部高雄港務局（以下簡稱

日期	交通部對本案之處理過程與重要記事
一月十五日	<p>高港局) 盧值日官通報交通部值日孫警員，該員於駐衛警值日紀錄簿填載：「……船隻有漏油狀況，恆春海巡署電洽高港局，請求支援處理漏油狀況，高港局回覆無處理漏油設備」【證六】，並於駐衛警值日紀錄簿「處理情形欄」勾選「一般事故紀錄呈閱」後，復於一月十五日八時二十分將該駐衛警值日紀錄簿送達該部航政司【證六】，有關於專業人員值班通報問題，交通部航政司吳司長於四月十一日接受本院詢問時指出：「交通部有固定值班表，海難救助通報與之並行……晚上九時開始由駐衛警接管……」，另由「交通部職員值班應行注意事項」【證七】可知，每日二十一時三十分後，由駐衛警負責值班，交通部亦坦承：「駐衛警對上述專業法令不熟悉……」【證八】。</p>
一月十七日	<p>交通部承辦人填具「交通部重大災害通報表」略以：「……二十三時許船員二十五員全部(棄船)獲救。」後，於七時四十五分通報台北任務管制中心，惟該「交通部重大災害通報表」未經單位主管、主任秘書、部次長核章，該表「現場最高指揮官」之欄位亦為空白【證九】，另於十三時三十分簽陳已通知交通部花蓮港務局(以下簡稱花港局)辦理，後續搶建事宜，將另案簽陳，由張次長核定【證十】。</p>
一月十八日	<p>十七時五十分交通部航政司謝科員擬具便簽略以：「……SMIT 新加坡救難公司將於一月十八日派遣一艘油污處理專用船舶抵達現場，採取緊急處理，以防止油污洩漏造成污染……據現場人員回報，僅有二公尺見方之柴油油漬，據判斷應不致有擴大之虞……行政院環保署亦請花港局妥善處理……」【證十一】呈次長、部長知悉，惟航政司吳司長於一月十八日批示：「……二、注意現有法規對本案之規範。三、全案另行繕打清楚完整再呈部次長核閱。」【證十一】。</p> <p>交通部航政司謝科員擬具正式簽呈略以：「……據稱該輪現場有一拖船待命，惟據判斷因船身已傾斜二十度……：拖救已不可行，海面有少許漏油現象約二平方公尺見方，本次抵台救難船配有收集廢油裝置，將優先處理油污狀況……：因本案油污處理及船體處置後續問題，擬銜鈞長之命，請花蓮港務局妥處，並依本部會銜國防</p>

日期	交通部對本案之處理過程與重要記事
一月十九日	<p>部頒「海難救護機構組織及作業辦法」第五條委員名單規定，委請行政院環保署協助處理……【證十二】，該簽呈經海事科張科長、吳司長於一月十九日核章後，於一月二十日呈送交通部主任秘書、政務次長、常務次長及部長知悉；惟該簽呈反應油污污染之時間為一月十七日十七時五十分時之情形，俟簽呈送達交通部主任秘書、政務次長、常務次長及部長知悉時，已是一月二十日，此時油污污染狀況並非如簽呈所載之「約二平方公里見方」。當日花港局並通報交通部函轉環保署依法採取油污清除之緊急處理及應變措施。</p> <p>該日船身破裂，發生大規模漏油，交通部未派員至現場擔任海難救護委員會指揮官，統一協調指揮，交通部航政司海事科張科長於四月十一日接受本院就「九十年一月二十日至九十年二月二十日科長如何監控掌握漏油狀況……」之詢問時表示：「依相關法令規定，辦理通報、簽報部次長，協調環保署、國防部協處。」，該員復表示：「我是九十年二月十二日進駐」，此外，交通部航政司吳司長亦指出：「……並未另再通知委員開會，因為船公司處理中……」【證十三】。</p>
一月二十日	<p>交通部依據花港局一月十六日、十八日之傳真，於一月二十日以交航九十字第○○八四五之一號函請環保署協助油污後續處置、油污監控及協助相關單位採取緊急處理及應變措施【證十四】，該文係於十時五十八分由環保署收文【證十五】，惟交通部事前並未先行以電話或傳真通知該署，另該日再以交航九十字第○○八四五號函請花港局妥為處理及協同環保單位採取緊急處理及應變措施【證十六】，環保署亦於同月日以（九〇）環署水字第○○五七四四號函【證十七】請交通部依「海難救護機構組織及作業辦法」第四條之規定，動員軍方人力、設備清除油污，該文係於該日十七時五十分經由電子公文傳送至交通部前置處理收訖【證十八】，一月二十九日掛號【證十七】，並於三十日上午十時二十二分送交通部航政司收發室【證十八】，惟查環保署於發文前亦未事先以電話或傳真告知交通部【證十八】。關於公文處理時效延宕問題，交通部航政司吳司長於四月六日接受本院詢問時表示：「……當時環保局等相關單位已皆在現場協助，公文僅是做確認……」，</p>

日期	交通部對本案之處理過程與重要記事
一月三十一日	交通部航政司吳司長洽國防部協商軍方支援事宜【證十九】。
二月一日	交通部於二月一日由航政司吳司長率同黎技正、張科長及承辦人至國防部協調國軍協助【證二十】，屏東縣環境保護局（以下簡稱屏東縣環保局）於九十年一月三十日以（九〇）屏環水字第一二二〇號函邀集環保署、交通部等十個單位於二月一日召開協調會【證二十一】，交通部亦派員參加，會後之第四天，交通部航政司方將會議辦理情形簽報部長知悉，部長係於二月十二日核閱簽字【證二十二】。
二月二日	交通部依環保署一月二十日（九〇）環署水字第〇〇〇五七四號函【證十七】，於二月二日以交航一八八一號函請國防部提供必要之協助【證二十三】，同日並以交航一八八一之一號函【證二十四】請花港局依「海難救護機構組織及作業辦法」第十三條規定辦理。
二月六日	交通部航政司吳司長及海事科張科長於十五時至環保署參加「研商希臘籍阿瑪斯貨輪漏油污染相關處理事宜會議」會後交通部航政司就會議情形向部長提出書面報告，惟該報告於二月六日簽出後，遲至二月十二日，方送達部長辦公室批閱【證二十五】。
二月十二日	交通部派員進駐南部緊急應變小組並參加當日下午由環保署召開之會議。
三月十六日	交通部以交人九十字第〇〇二六二之一號函，就本案核定下列人員之懲處：花港局黎局長申誠一次（事由：未能積極整合相關機關採取有效措施，督導業務顯有疏失。）、航政司海事科張科長記過一次（事由：未依災害緊急通報作業規定通報及未更積極協調相關機關立即採取緊急應變及有效應變措施。）【證二十六】。

二、交通部吳榮貴司長違失部分：

查六十六年發生布拉格油輪事件後，政府為解決海難事故所衍生之海洋油污污染問題，交通部依商港法第三十六條：「為維護船舶航行安全，救助遇難船舶，處理海水油污及有毒物質，交通部得會同國防部設立海難救護機關；其辦法由交通部會同國防部定之。」為法源依據制訂：「海難救護機構組織及作業辦法」，該辦法第三條規定：「為維護船舶航行安全，救助遇難船舶，處理海水油污及有毒物質，由交通部會同國防部組設中華民國海難救護委員會。」，復同辦法第四條亦規定：「海難救護委員會任務如左：……二、海上油污及有毒物質之消除及處理。……四、海難及海水油污與有毒物質涉及國際爭端事務協助之處理。五、海難救助、海水油污及有毒物質國際公約、規章及外國法令之蒐集與研究。六、海難救助、海水油污與有毒物質法令規章及作業手冊之研議。七、其他有關海難救助之處理。」，該委員會並設「台北任務管制中心」（由交通部負責）；「國軍搜救中心」（現為國家搜救中心，由國防部負責）；「船舶救助中心」（由海軍總部負責）；及「災害處理中心」（由各港務局負責），其中「災害處理中心」一任務之一即為辦理「海水污染之處理」，此一任務於海洋污染防治法通過後，迄今仍屬有效，是以交通部

應依上開規定辦理，合先敘明。茲將交通部航政司吳榮貴司長違失臚列如次：

(一)交通部航政司吳榮貴司長未依環保署之函文，迅即協調國防部動員國軍部隊協助處理油污：

依海難救護機構組織及作業辦法第三條規定：「為維護船舶航行安全，救助遇難船舶，處理海水油污及有毒物質，由交通部會同國防部組設中華民國海難救護委員會。」環保署據此於九十年一月二十日以（九〇）環署水字第〇〇〇五七四四號函請交通部依該辦法第四條規定，動員軍方人力、設備清除油污【證十七】，惟交通部遲至二月二日方以交航九十字第〇一八八一號函【證二十三】行文國防部協助處理，惟是時已逾處理油污之黃金時段，大量油污襲捲墾丁國家公園龍坑生態保護區，造成珍貴生態與漁業資產受嚴重破壞，當地民眾賴以維生之綠色觀光產業亦受波及，損失不貲。

交通部雖以一月二十日為連續假期前一天，電腦主機於下班前關閉【證十五】未收到該文為由，提出辯解，惟查該署（九〇）環署水字第〇〇〇五七四四號函【證十七】係於同日十七時五分經由電子公文傳送至交通部前置處理收訖【證十八】，當時仍為上班時間，惟該部遲至一月二十九日方掛號收

文【證十七】，並於一月三十日上午十時二十二分送達交通部航政司收發室【證十八】。關於公文處理延宕問題，吳司長於四月六日接受本院詢問時指出：「……當時環保局等相關單位已皆在現場協助，公文僅是做確認……」【證二十七】，四月十一日該員再次接受本院詢問亦坦承：「環保署之公文，航政司是三十日依公文程序辦理……」、「中間有收文程序問題……」【證十三】等云云。惟查行政院於九十年一月三日第二七一六次院會中，院長即提示：「即將到來的春節假期長達八天，在此期間，無論中央各部會或是地方各縣市政府，都應有防患未然、制變機先的心理準備，預先建構通報及應變機制，確立對口的單位或人員，以備萬一遇有突發狀況時，即可妥為因應。」【證二十八】，是以吳榮貴司長允應有所警覺，本當有防患未然、制變機先的心理準備，況查一月十九日該貨輪已大規模漏油，依商港法第三十六條及海難救護機構組織及作業辦法之規定，該部航政司吳榮貴司長（兼任中華民國海難救護委員會執行秘書【證二十九】）更應主動掌控中央與地方各機關之處理狀況，並積極主動與相關機關聯繫瞭解需求，在該案未處理完竣前，更應協調該部相關單位，確保各項通訊、資訊設備之暢通與資訊之

即時送達，以掌控即時災情，豈有明知漏油污染之嚴重性而延宕處理，並推卸責任，謾稱資訊設備關機之理？顯見航政司吳榮貴司長未切實督導所屬，亦未即時協調部內相關單位，密切注意接收與分送緊急公文，對於行政院長前開叮嚀與指示，置若罔聞，致坐失即時協調國防部動員國軍部隊協助處理油污之良機。

(二)吳榮貴司長於任內未訂定「中華民國海難救護委員會」所屬「災害處理中心」之「海洋油污污染緊急應變計畫」，致案發後無法整合各機關團隊力量，即時處理海外海油污染，任由油污染持續擴大：

查行政院於八十七年一月二日召開第二五六〇次院會時，行政院院長即指出：「……建立一個創新、彈性、有應變能力的政府，實為提高國家競爭力的基礎……」，惟欲建立有應變能力之政府，則平日對於可能發生之危害，事前均應有周詳之國家緊急應變計畫（National Contingency Plan, NCP），救難人員應配有「緊急應變程序卡」，方能依計畫迅即動員，化解危機，減輕損失，並加速環境復育。

次查交通部所屬運輸研究所於八十六年十一月完成之「建立我國海上油污污染防治能力與國際合作之研究」第三頁、第三十七頁分別指出：「……台灣

附近海域之海難風險度偏高……不論一九七七年布拉格油輪觸礁案或一九九四年中苓二號油駁船沉沒案，皆可顯見國人對此項事故之因應處理能力之不足……【證二十九】、「油污染緊急應變計畫應考量須繪製油污染風險水域圖、判斷及預測海上油污染物質之動態變化、繪製沿海敏感水域圖、劃定優先保護水域、訂定海上洩油事故因應策略、建立油污染緊急應變組織」【證三十】，同研究報告第九十五頁復指出：「……我國至今尚無一個國家級之緊急應變計畫，亦無一個明確之主管機關」【證三十一】，該研究報告第八十八頁更提出警訊略以：「本事件（指七十九年四月十六日發生之東方佳人輪擱淺漏油污染海域案件）充分暴露我國油污染應變能力之薄弱，油污染應變體系之虛化……」【證三十二】，上開該研究報告前經該所於八十七年二月十一日以運管字第八七一五〇〇〇一二號函送交通部【證三十三】，該部航政司吳榮貴司長於八十七年九月就現任職，對於主管業務長期面臨之問題與當年研究報告提出之警訊，允應深入瞭解，設法克服，吳榮貴司長位居該委員會執行秘書要職，對上開警訊卻視若無睹，遲未訂定「中華民國海難救護委員會」所屬「災害處理中心」之「海洋油污染緊急應變計畫」，

吳榮貴司長於九十年四月六日接受本院詢問時即坦承：「……本案動員之主導容有不足及欠缺其他各項工作配合……」，顯見平日未建立「海洋油污染緊急應變計畫」，致案發後無法整合各機關團隊力量，即時動員處理外海油污染，任由油污染持續擴大，嚴重損及墾丁國家公園龍坑生態保護區珍貴自然生態。

(三) 吳榮貴司長於一月十九日油污染擴大範圍時，未立即向交通部長及行政院陳報：

行政院於八十九年七月二十六日召開第二六九二次院會，會中行政院院長指示訂定「災害緊急通報作業規定」，該規定指出：「……三、災害範圍：指風災……海難……：……四、通報聯繫作業……：災害防救業務主管機關接獲災害訊息時，應立即通報行政院國家搜救指揮中心，採取必要之應變措施，並向行政院陳報……」，另九十年一月三日行政院召開第二七一六次會議，院長亦提示：「即將到來的春節假期長達八天，在此期間，無論中央各部會或是地方各縣市政府，都應有防患未然、制變機先的心理準備，預先建構通報及應變機制，確立對口的單位或人員，以備萬一遇有突發狀況時，即可妥為因應。」【證二十八】，惟查本案發生後，交通部航政司

遲至一月十八日方由謝科員擬具正式簽呈略以：……：據稱該輪現場有一拖船待命，惟據判斷因船身已傾斜二十度……：拖救已不可行，海面有少許漏油現象約二平方公尺見方」【證十二】，該簽呈經科長張光正、司長吳榮貴於同年月十九日核章後，二十日呈送交通部主任秘書、常務次長、政務次長及部長知悉；惟該簽呈表達之油污狀況係屬一月十七日十七時五十分時之情形，俟簽呈送達交通部主任秘書、常務次長、政務次長及部長知悉時，已是一月二十日，此時油污狀況並非如簽呈所載之「約二平方公尺見方」；航政司吳司長卻未就一月十九日以後油污之嚴重情形向交通部部長及行政院陳報；此可由行政院陳政務委員錦煌於四月十一日接受本院詢問時表示：「災難屬災害防救法部分，海洋污染屬海洋污染防治法部分，交通部本身有救難機制及系統，當然救難及油污往往一體兩面，難以區分，惟未通報災害防救委員會。」【證十三】吳榮貴司長於四月十一日接受本院詢問時表示：「……：過年期間，當時並未通報行政院長……：」【證十三】等語，印證甚明。

(四)吳榮貴司長未於事故現場執行統一指揮之任務：

由於海上處理油污涉及層面甚廣，尤以油污漂

流軌跡之正確預測更是應變處理成功之關鍵因素，油污處理現場應有指揮官作現場研判，為掌控處理油污時效，該指揮官負有整合與綜合考量「遇險因素」、「天候因素」、「設備因素」、「技術因素」、「除油單位作業條件」等因素，作出緊急決策之責，惟欲達成目的，各有關機關平日即應建立氣象及海洋環境資料庫，包含海流、潮汐、潮流、風速、風向等，利用預測污染物擴散 (prediction of propagation of pollution) 之動態數學模式，作好徵調支援人力、物力之計畫，俟事故發生時，緊急應變之決策應由現場緊急應變小組指揮官緊急諮詢專家幕僚之意見後作出。

此外，吳榮貴司長亦指出：「……：並未另再通知委員開會，因為船公司處理中……：」【證十三】，顯見該員缺乏危機處理應親臨現場掌控現況，並統一指揮中央與地方機關之觀念，致各機關相互發文與通報，卻未即時動員人力、設備處理油污，釀成嚴重之後果，顯有違失。

(五)吳榮貴司長於任內未辦理「中華民國海難救護委員會」有關外海油污處理中央與地方機關之緊急應變聯合演練，致各機關臨危慌亂，無法整合政府團隊力量：

查船舶漏油污染海洋屬於稀少性 (Events Rare) 事件，稀少性事件常令人忽略標準處理程序，因此平日之無預警演練有其必要性，事前聯合演練 (包含：各機關間之書面及通信演練、實況演練……等)，可提供於模擬狀況下之實務訓練、測試評估防污計畫效率、設備是否充足、技術可行性評估、動員人力狀況、縱向指揮與橫向協調機制之有效性、通訊管道之暢通、證據保全機制及喚起眾人之危機意識與強化應變技能……等，因此定期之聯合演練甚為重要，惟查交通部航政司吳榮貴司長於任內未辦理「中華民國海難救護委員會」有關外海油污污染處理，中央與地方機關之緊急應變聯合演練。環保署水保處阮前處長國棟於九十年四月六日接受本院就「環保單位有無作過海污搶救之演習或演練？」之詢問時，即表示：「沒有。」【證三十四】，張光正科長於四月十一日接受本院約詢時亦僅表示：「……每年邀各相關單位舉行研討會，請海軍做救難示範表演，建議相關單位增置相關救難設備，如：海鷗部隊夜航設備等。」【證十三】，交通部吳榮貴司長於四月十一日接受本院詢問時亦指出：「交通部屬協調機關，未親自辦理……」【證十三】。

復查本案發生後，海巡署第十四海巡隊於一月

十四日二十三時二十分電請高港局協助處理油污時，高港局聲稱無漏油處理設備【證六】，環保署於一月十五日請屏東縣政府處理【證三十五】時，該府雖成立應變小組處理，惟事實證明，以地方政府之層級，其油污處理能力甚為薄弱。該署復於一月十九日電請中國石油股份有限公司 (以下簡稱中油) 協助抽取船上殘油【證三十六】，中油於一月二十日勘查後，又認為目前擁有之抽油船隻無法由失去動力之船隻抽取殘油【證三十七】，交通部於一月二十日行文環保署依海洋污染防治法緊急應變【證三十八】時，環保署又於一月二十日行文交通部協調國防部動員國軍部隊協助處理【證三十九】，花港局通報交通部【證四十】所屬「中華民國海難救護委員會」時，交通部又請花港局協同環保單位採取應變措施【證十六】，上開各機關流於形式之公文往返與通報，顯見當時各機關臨危慌亂，政府團隊力量無以整合，此乃吳榮貴司長 (兼任中華民國海難救護委員會執行秘書) 未於任內辦理「中華民國海難救護委員會」有關外海油污處理，中央與地方機關之緊急應變聯合演練所致。

(六) 吳榮貴司長自上任至本案發生前，均未提議召開「中華民國海難救護委員會」會議，致「中華民國海

難救護委員會」成為有名無實之虛構組織：

交通部運輸研究所八十六年十一月完成之「建立我國海上油污防治能力與國際合作之研究」第一〇二頁即指出：「海難救護委員會……所有成員雖然涵蓋相關部會，卻非為專責機構，缺乏定期之協調與溝通。以海難救護委員會之背景，平時無法對油污防治之執行單位進行督導訓練，一旦發生大型油污染事故，如何能達到 OPRC 公約所要求能迅速採取有效之因應行動……」【證四十一】，該研究報告前經該所於八十七年二月十一日以運管字第八七一五〇〇〇一二號函送交通部在案【證三十三】，吳榮貴司長於八十七年九月任現職，對於主管業務長期面臨之問題與當年研究報告提出之警訊，允應深入瞭解，設法克服，詎吳榮貴司長位居該委員會執行秘書要職，對上開警訊卻視若無睹，該員自上任迄本案發生前，均未提議召開「中華民國海難救護委員會」會議，致使各機關經驗無以傳承、救災與油污處理科技交流中斷、動員協調與熟悉應變之機制喪失，致「中華民國海難救護委員會」成為有名無實之虛構組織。

(七)吳榮貴司長自上任至本案發生前，未督促、協助所屬各港務局齊備外海除油設備，亦未建置各機關處

理海上油污設備整合、調度運用之機制：

查交通部運輸研究所八十二年二月完成之「航運安全相關法規與海事資料之分析研究」第一九一頁指出：「……我國擁有海上執行能力的機關雖備有船舶、航空器及其他裝備，卻缺乏完整之管理規定……」【證四十二】，該所於八十二年十一月完成之「船上油污應急計畫及因應對策之研究」第一一頁復指出：「主要的洩油處理裝備，如攔油索、撈油船、吸油材料、噴灑系統與擴散劑儲備……額外裝備包括拖船與工作船、飛機、公路卡車、發電機與動力組、真空吸油卡車……防護衣及現場使用之通信設備……等」、「……需要製作洩油處理裝備與補給目錄表……以便在發生洩油事故時使用……」【證四十三】，該研究報告前經該所於八十二年十二月十日以運管字第八二〇〇七三七六二號函送交通部在案【證三十三】，另該所八十六年十一月完成之「建立我國海上油污防治能力與國際合作之研究」第九十七頁復指出：「荷蘭全國有十套雙臂清掃回收系統，此種外海浮油回收裝置可適用於大風大浪之下的海上操作……挪威擁有六十哩長之攔油帶，政府並與漁船簽訂契約，可加裝吸油器成為撈油船兼作儲油船，以處理大型油污染事故……」，第九十八

頁亦強調：「法理上港務局為我國現行區域性海上油污染防治單位，所配置之設備與器材若與國外相比，不論在種類與數量上均相差甚遠，對於防波堤外之海上油污事故就毫無處理能力……政府各部門無應變能力與清除設備，每次發生海上油污時，就出現各部門間互推責任之現象……」【證四十四】，該研究報告亦經該所於八十七年二月十一日以運管字第八七一五〇〇一二號函送交通部【證三十三】，該部航政司吳榮貴司長於八十七年九月就任現職，對於主管業務長期面臨之問題與歷年研究報告提出之警訊，允應深入瞭解，設法克服。詎吳榮貴司長位居該委員會執行秘書要職，對上開警訊卻視若無睹，除未督促、協助所屬各港務局齊備外海除油設備，亦未建立中油、國防部與各港務局相互調度支援外海除油設備（如：除汗船、攔油索、吸油棉、護岸麻袋、除油劑、直升機、氣象、海象基本資料、海洋生態基本資料庫）之機制。

上開情形，環保署林前署長於九十年四月六日接受本院詢問時即指出：「在龍坑地區之地形不可能紮下攔油索，台灣現有之攔油索只能在南灣海域可以紮下……，目前國家設備無攔油索（註：意指無外海型攔油索）」、「建議油污法應該馬上制定以徹底

解決問題，希望在一年內有關油污之設備要馬上建立起來……總的來說，設備最為重要，而立油污法乃為首要，次而人力、技術都是未來改革之重點及方向。」【證四十五】，行政院陳政務委員錦煌於四月十一日接受本院就「重大海洋污染處理設備足夠否？」問題之詢問時亦指出：「除油污設備據悉應集中在近海港口部分，就現況而言設備缺乏，環保署已提出緊急採購設備之計畫……」【證四十六】，交通部航政司吳榮貴司長於四月十一日接受本院就「其他港務局有無攔油索？」之詢問時表示：「有，但長度不足，且天候狀況不適用」【證十三】。是以本案發生後，交通部得知高港局無外海除油設備時【證六】，因缺乏除油設備相互調度支援之機制，致坐失即時攔油除油之良機。

（八）吳榮貴司長自上任至本案發生前，未將歷次船舶漏油污染處理案例，編印案例手冊，致處理經驗無以傳承：

查六十六年發生之布拉格油輪漏油案、七十九年發生之東方佳人號貨輪污染案、八十七年發生之阿曼娜輪油污染案，皆由港務局、軍方、中油、漁政單位共同處理【證四十七】，其處理經驗與動員方式甚為重要，交通部卻未編列經驗手冊、技術手冊

、亦未彙整歷年海事評議審議報告、海事仲裁報告，以了解各案之處理經驗，並研究海事案件發生原因，以決定改善措施，並建立標準作業程序、促成航運安全法規之改善。張光正科長於四月十一日接受本院就「相關案例之經驗傳承有無？」之詢問時表示：「各港務局會將處理經過做研究」【證十三】，足見吳榮貴司長位居中華民國海難救護委員會執行秘書要職，卻漠視此經驗傳承之重要業務，於任內均未辦理。致面臨同性質之海難發生時，昔日慌亂失措、互推責任之景象，再度重演，該員難辭違失之咎。

(九)吳榮貴司長未追蹤花港局對於限制船員出境之辦理情形：

環保署於一月十九日以(九〇)環署水字第〇〇〇五二六七號函【證四十八】花港局略以：「……目前已有燃油外洩，請依海洋污染防治法第三十五條之規定限制該船船長……等相關船員離境……」，惟該部接獲該副本後，航政司吳榮貴司長未主動追蹤花港局辦理進度，任由該局延宕至一月三十日方函請內政部警政署入出境管理局限制船員出境【證四十九】，然肇事船員二副業已先行離境。

乙、環保署部分：

一、環保署自九十年一月十五日至同年四月十一日對本案之處理過程及重要記事，如表二：

表二：環保署對本案之處理過程及重要記事一覽表：

日期	行政院環境保護署對本案之處理過程及重要記事
一月十五日	<p>上午八時二十分接獲高港局吳課長以電話告知(經查海巡署海洋巡防總局第十四海巡隊於深夜二點即以緊急傳真單傳真該署承辦人楊海寧技正)【證五十】有希臘貨輪攔淺漏油後，環保署隨即洽海巡署海洋巡防總局(以下簡稱海巡署海洋總局)了解狀況，並通知花港局協助處理，復於當日九時十分電告屏東縣環保局略以：「海洋污染防治法剛公告尚無施行細則及相關配套措施，請以監督立場處理，督促並聯絡花蓮港務局要求船公司儘速抽出燃油」，並指示該局依海洋污染防治法第三十二條規定辦理，且請花港局發函限制船員出境，該署並洽海巡署海洋總局了解狀況，得知當時尚未有油污外洩之情形。另委請中央大學遙測中心遙測、蒐證以瞭解污染情形，俾為求償依據(經檢核書面資料發現，該署委請中央大學遙測中心蒐證擬簽日期及陳判日期均</p>

日期	行政院環境保護署對本案之處理過程及重要記事
	<p>為一月三十一日，惟該署聲稱已於一月十五日洽請中央大學進行衛星遙測蒐證，其第一次所得之資料為一月十七日之衛星照片，經處理以後於一月十九日送交該署【證五十一】。惟該署對本案之處理欠缺警覺性，未如屏東縣環保局立即組成應變工作小組，監督船方，儘速將所餘燃料油抽出，避免燃料油繼續外洩，污染更大面積海域。另該署楊技正、宋科長每天均至水保處阮處長辦公室報告案情，交換意見，該署水保處阮前處長於九十年四月六日接受本院詢問時表示：「海洋污染防治法是污染防治法，我們電告交通部及花蓮港務局，卻又函復回來給我們令人不解。」，該署林前署長亦表示：「……災害處理中心設在花蓮港務局，其應通報海難救護委員會，由港務局啟動報請交通部，依海洋污染防治法第三十二條屏東縣環保局是首先要處理之單位，本案船方派了很多專家來有心處理，惟依商港法第三十六條交通部應通知救護委員會，主動協調通知各單位來做。」，該署李前副署長亦指出：「一月十五日在海難階段，一月十八日油漏後才是環保署之工作，但在一月十五日環保署即採先機，先通知花蓮港務局。」。</p>
一月十六日	<p>上午十時該署接獲屏東縣環保局以電話回報：「據海巡署表示海面上有微量油污」，該署遂於電話中指示屏東縣環保局依海洋污染防治法規定，要求船公司採取緊急應變措施以防止、減輕及排除污染；該署所屬稽查督察大隊南區隊於十一時四十分通報該署：「油污並未擴大，已要求船方應先抽油。」，該署林前署長批示：「請水保處密切關注處理。一旦發生任何意外，本署責任最大【證五十二】」。(層轉後一月二十日批示。)「該日SMIT救難公司之專家到達現場。」。</p>
一月十七日	<p>該署聲稱，因海象惡劣，船方所請之SMIT救難公司在一月十七日、十八日、十九日無法出海處理油污。</p>
一月十八日	<p>該日船身破裂開始明顯漏油後(環保署雖於二月十一日及三月八日版本之該署大事紀要聲稱有搶救作為)，經查僅於承辦人宋浚萍科長未送上級核閱之工作報告中【證五十三】，簡略提到油污大量外漏及該署稽查督察大隊南區隊至現場勘察因風浪大無法出海，惟詳查該署重大案件摘要報告文件顯示，係於一月十九日上午十一時，初步判斷油污有逐漸擴散趨勢【證五十四】。該日該署指派稽查督察大隊南區隊前往現場，命船方採必要</p>

日期	行政院環境保護署對本案之處理過程及重要記事
一月十九日	<p>措施，及請交通部啟動「中華民國海難救護委員會」，水保處阮前處長並指示楊、宋二員洽請中油協助，若中油基層溝通有困難，則由處長出面向副總或總經理溝通，中油回覆僅傳真公文即可，另有關動員處理油污之問題，阮前處長國棟於九十年四月十一日接受本院就「九十年一月十八日為何沒有全面動員起來？」問題詢問時承認：「沒有動員係有缺失。」。</p> <p>該署於一月十九日以（九〇）環署水字第〇〇〇五二四六號函請中油協助處理油污【證五十五】，公文發出前，先以電話請求該公司支援，該公司安環處立刻答應該署請求，並要大林廠派員前往現場了解狀況，該署於該日並以（九〇）環署水字第〇〇〇五二六七號函請花港局依海洋污染防治法第三十五條規定限制船員離境【證五十六】。該署認為，其並非花港局上級單位，與該局相關人員並不熟悉，事先並未以電話或傳真通知該局配合辦理，另該署管考處於十一時四十分通報署長：「初步判斷油污有逐漸擴散趨勢。」該署署長批示：「茲事體大、如擬（……）請水保處聯繫海巡署協助調查蒐證，以加強海域污染防治。」【證五十七】，該署管考處於十五時再通報：「估計該船重油存量約為一千五百公秉，預估會有五百公秉外洩，龍坑至砂島一帶海域已受油污污染，油污似有擴大跡象。」署長批示：「阮處長，應以緊急事件處理（一月二十日批示）」【證五十八】。該署水保處於十七時五十分再次通報：「報告各相關機關辦理情形」，署長再批示：「似會導致嚴重後果，請阮處長速謀對策，協調各方。否則出事，本署責任重大。（一月二十日批示）」【證五十九】。</p>
一月二十日	<p>該署林前署長鑒於漏油情形事態嚴重，乃於下午以（九〇）環署水字第〇〇〇五七四四號函請交通部儘速依海難救護機構組織及作業辦法第四條之規定，動員軍方人力、設備清除油污【證六十】。惟阮員未依林前署長指示及海洋污染防治法第十條之規定成立海洋污染事件處理工作小組並立即擬訂海洋油污污染緊急應變計畫，僅於十五時召開會議研商指示：「一切依海污法執行，一切依法行政，逐條不可遺漏。」及建立春節緊急電話聯絡網。有關春節連續假期期間，該署人員之處理情形，該員於九十年四月六日接受本院詢問時所提供之書面說明則指稱：「一月二十二日，放假第二天，宋科長即電告，他已追蹤聯繫墾管處、環保局、海巡署人員，</p>

日期	行政院環境保護署對本案之處理過程及重要記事
	<p>並進駐現場，經要求運來裝備器材並僱人除污，往後幾天，宋科長幾乎二至三小時，均向我（手機）報告現場狀況：：：【證六十一】，另屏東縣環保局徐局長於四月十一日接受本院就「過年期間由誰監控處理本案？」問題詢問時，亦表示：「由本局及環保署宋科長監控之，依海洋污染防治法第三十二條本局監督船方除油工作。」另林前署署長於四月六日接受本院詢問時則表示：「阿瑪斯油輪事件至今已三個月，單純油污事件變成政治風暴，個人承擔一切無怨無悔：：：惟在此敘明本人在一月十五日、一月十九日、一月二十四日先後有明確之指示，雖阮處長未立即處理，但我不怪他，因他有專業之見解，依商港法第三十六條已對油污處理及職權有所明訂，行政院亦於八十九年十二月二十二日決議通過國家搜救中心，應由交通部負責，所以不能因海洋污染防治法通過只三個月，在沒有預算、人力之情況下推給本署，則對我同仁是不公平的：：：」。至於前揭環保署一月二十日（九〇）環署水字第〇〇五七四四號函，交通部遲至二月二日方將該函轉送花港局，請其確實依「中華民國海難救護組織及作業辦法」第十三條規定辦理，有關該文之時效問題，據該署表示，發文之同時，並未以電話先行通知交通部，亦未先傳真給交通部，僅於一月二十日十六時四十八分以電子公文交換給交通部，並經交通部十七時五十分傳送完成，另台灣海運企業股份有限公司（以下簡稱台灣海運公司）於一月二十日十九時八分傳真掛號【證六十二】至該署稽查督察大隊傳真機（該時段環保署人員已下班），請環保署協助以直升機空勘海域污染情形並灑除油劑除油，並請協調相關單位協助，該傳真於一月二十九日送達該署水保處辦理，水保處承辦人於二十九日下午在辦公桌上發現此一傳真文件後，即以電話洽告台灣海運公司，請該公司儘速抽取船上剩餘燃料油，至於該公司要求該署協調直升機協助乙節，該署告知請先向民間航空公司洽租，另有關請求協調其他單位處理之事項，亦告知請該公司依各機關權責以表列方式送署憑辦。該署另於一月三十日以環署水字第〇〇六四三八號函正式函復該公司前述事項，並要求該公司應依海洋污染防治法第十四條及第三十二條規定，清除該輪所生之污染。案經該公司於二月一日在屏東縣環保局於墾丁國家公園管理處所辦之協調會上，提出其清除油污因應計畫及希望政府單位協助事項，並經與會各單位代</p>

日期	行政院環境保護署對本案之處理過程及重要記事
一月二十二日	<p>表同意在案。惟該協調會並未邀請國軍搜救中心參與，該公司並且提出說明，該公司已洽民間之德安航空公司，另中油於二十日上午至現場勘查，認為該公司所有船隻無法靠近，且遇難船無動力，無能力處理。</p> <p>該署宋科長到達現場，督導船方處理油污，惟該署認為，天候不佳，無法清除。據該署水保處阮前處長所提書面資料指出：「一月二十二日，放假第二天，宋科長即電告，他已追蹤聯繫墾管處、環保局、海巡署人員，並進駐現場，經要求運來裝備器材並僱人除污，往後幾天，宋科長幾乎二至三小時，均向我（手機）報告現場狀況……【證六十三】。</p>
一月二十九日	<p>該署洽請中油，協助理清出之油污，並發現一月二十日台灣海運公司申請該署支援有關阿瑪斯號油污處理事宜之特急件傳真通報【證六十四】；此外林前署長再次於重大案件摘要報告公文批示：「請水保處主動處理，不令其惡化之可能，不應令地方環保局等拖延」、「請水保處再密切聯繫，掌握狀況」【證六十五】。</p>
一月三十日	<p>當日中國時報第二十版報導：「……油污擴大整個鵝鑾鼻海岸，造成魚蝦、貝殼、海藻死亡……」，該署以（九十）環署水字第○○○六四三八號函【證六十六】要求船方「污染者自行負責」，請台灣海運公司抽除船上燃料油。此時位於第一線之屏東縣政府農業局、建設局未能到現場採集「魚蝦、貝殼、海藻死亡」之證據，該署亦未主動聯繫行政院農業委員會（以下簡稱農委會）督促、指導屏東縣政府農業局採證，以利後續索賠。</p>
一月三十一日	<p>台灣海運公司傳真掛號請求該署協調相關單位協助，並請求指導除油計畫，該署復於九十年二月二日以環署水字第○○○六四二二號函復該公司，略以「本案業經屏東縣環保局於本（九十）年二月一日召開協調會中，本署代表已明確表示對貴公司處理油污之努力有待加強之外，已有初步結論，應請依該會議結論儘速研擬油污清除處理計畫書，送屏東縣環保局憑辦。」，另該署於一月三十一日接獲中央大學第二次衛星照片後，經研析，認為必須進一步以「遙控飛機蒐集污染現況數位空攝影像資料」技術來蒐集該輪污染海域現況，以利未來污染損害賠償之依據，故於一月三十一日洽請中央大學以遙控直昇機之數位影像蒐證，作為將來</p>

日期	行政院環境保護署對本案之處理過程及重要記事
二月一日	<p>有關單位於墾管處舉行「為妥善處理擱淺於本縣鵝鑾鼻外海之希臘籍阿瑪斯貨輪造成海岸污染事件，辦理現場勘查及處理後續協調會」，環保署除派員協助外，並邀請海洋大學海洋法律研究所教授及德久法律事務所律師一同前往，以進一步迅速解決此一油污事件，該次會議重要決議之一為：「……請行政院環境保護署視實際狀況，成立緊急處理應變小組……」，會中該署並要求船方代表提出委任書，加速處理岸上油污清除，並檢討清除油污方法，對清除人員健康問題應予考慮，各單位並達成六點結論【證六十八】。</p>
二月五日	<p>該署水保處阮前處長至墾管處與屏東縣政府等組成專案小組，十八時三十分召開後續處理協調會，國外專家研商處理最有效方法，增加可用資源投入，該署並於是日邀集交通部、內政部、外交部、國防部、海巡署、寶威船務代理公司等機關於二月六日開會研商成立跨部會油污處理小組前置籌備之相關事宜，另環保署人員與台灣海運公司人員、船方及保險公司委任律師會同 ITOPF 人員針對該項清理計畫做非正式之協商。</p>
二月六日	<p>上午該署邀集交通部、內政部、外交部、國防部、海巡署、寶威船務代理公司等機關於墾管處討論組成跨部會工作小組，研商油污處理相關事宜，以一個月內清除油污為目標，請軍方動員人力支援。下午則由該署副署長林達雄主持，邀集交通部、內政部、外交部、國防部、海巡署、寶威船務代理公司等機關於該署討論並正式組成跨部會工作小組，並同時召開第一次工作會議，請各機關就相關事宜處理及規劃各項工作進度與後續應辦事宜。</p>
二月七日	<p>該署林前署長搭機南下至現場視察本案處理現況，成立專案協調中心；該署李前副署長在行政院院會向行政院長作專案報告，院長指示有關油污清理工作，需盡所有可能縮短清理時間。該署復於夜間九時召集各相關</p>

日期	行政院環境保護署對本案之處理過程及重要記事
二月八日	<p>部會召開本案工作小組第二次工作會議，並作成會議紀錄【證六十九】。其會議紀錄稿於二月八日傳真至屏東縣環保局，請該局確認船方所提清理計畫書是否與會議結論符合。</p> <p>該署認為，因天氣因素，無法進行除油工作，上午八時該署人員與海利公司人員勘查新路線，勘查結果為可行之方案，當場要求船方代理公司準備設備，下午五時三十分再次勘查，船方委託公司已有油桶及木板之準備工作。林副署長並陪同陳鴻基、陳傑儒立法委員進行空勘，結果顯示龍坑附近約二公里長之海岸線為主要污染區，立法委員要求：「儘速處理」、「船身、礦砂及船內之存油要尋求解決方案」、「索賠之問題要請外交部協助」、「跨部會小組之召集人應由行政院高層擔任。」，環保署另表示，有環保志工願意參與油污清除工作，經該署洽墾管處李處長表示因地形有眾多峭壁，暫無法多開清除管線，除目前之一條路線外，已找到另一條新路線，惟涉及林務單位之土地，刻正等待農委會人員到達後，即可溝通協調，如獲農委會同意，即可鋪棧道。該日環保署並發動二百人清除油污，林前署長並聯絡國防部協助處理油污。</p>
二月九日	<p>會議決議，新設一條清除動線，該署並協調陸軍八軍團冒惡劣天候及險阻經石門仔進入新闢施工路線，並建立二十八個工作區，投入六百名國軍全面加入油污清除工作，林前署長並赴屏東車程海洋生物博物館，召開阿瑪斯號貨輪擱淺事件工作小組第三次會議，且視察現勘污染現況。</p>
二月十日	<p>上午環保署林前署長陪同行政院張院長現場巡視，院長並指示：「於船體南邊，龍坑沿岸鋪設攔油索，以預防因風向影響污染沿岸。」、「署長自二月十一日起進駐墾管處專案處理至污染改善為止」，另當日因枯木意外燃燒造成火災，為防止火災發生，墾管處及海巡署分別於龍坑及石門仔地區架設拒馬，管制人車進出。另中油抽油車輛已於上午十時抵達，並鋪設抽油管線達二百餘公尺，國軍在上午七時左右進駐人力，投入除污工作，坑仔內除油區，投入人力一百人，新開七百公尺路線完成，鋪設木棧道二百公尺；龍坑除油區投入人力一百三十人，鋪設木棧道二百五十公尺，撈除油污原預定清除二十噸，後因天候不佳，實際清除十二點五噸。</p>

日期	行政院環境保護署對本案之處理過程及重要記事
二月十一日	<p>環保署並於該日執行空勘結果認為已無油污繼續洩漏跡象，僅龍坑一帶海域尚有局部油污，其餘地區海水湛藍，惟發現攔淺船隻僅以浮球標示未設警示燈；此外該署於墾管處召開跨部會緊急應變小組工作第二、三次會議，作成結論略以：「由於現場有許多廠商提供除油污製劑要求測試，基於除油污製劑對生態環境影響不確定，需由專家審查及許可後方可使用，故本案請廠商逕向環保署申請許可後方可使用。」，同日中油載運六六箱吸油棉，攔油索八百米，放置於後壁湖碼頭中油漁港加油站；中油舖設攔油索船隻上午十點進駐後壁湖，下午一時與大瀚海事公司（以下簡稱大瀚公司）平底船前往施工，因海象因素無功折返。</p> <p>署長四度南下，親自進駐現場，指揮協調督導油污清除作業，海上平均風力八級，最大陣風十級轉六級，陸上平均風力五級，最大陣風十級，因此，台灣海運公司於該日僅投入十名技術人員，國軍則於早上七時左右進駐人力，展開除污工作，當日並於墾管處召開第四次跨部會緊急應變小組工作會議，另中油之抽油車於十時到達，抽油管線長度達二百餘公尺。</p>
二月十二日	<p>現場於環保署林前署長及相關單位代表進駐督導及國軍官兵全力投入七三〇人清除工作下，當日油污清除量已有大幅度增加，計清除三十六噸油污；該署並依海洋污染防治法第十條之規定，訂定行政院重大海洋污染事件處理專案小組設置要點草案及重大海洋油污污染緊急應變計畫草案，以（九〇）環署水字第〇〇〇九〇四六號函提報行政院。</p>
二月十三日	<p>國防部湯總長希望國軍加強人員支援除油工作，第八軍團決定從該日起，支援人員從七三〇人，增加至一、五〇〇人，自早上六點至晚間六點分兩班，全力執行油污清除工作；同時環保署並協調大瀚公司在後壁湖的兩艘船加入海岸巡查工作。該日清除量增加為三十六噸。木棧道舖設工作計完成四〇〇公尺，其餘棧道之舖設國軍於二月十四日完成，以保護礁岩及提高工作效率，林前署長並陪同本院調查委員至油污現場視察，並做工作簡報。</p>
二月二十七日	<p>行政院以台九十環字第〇一一二九五號函核定環保署所擬行政院重大海洋污染事件處理專案小組設置要點，</p>

日期	行政院環境保護署對本案之處理過程及重要記事
	<p>並自即日起生效。</p>
四月三日	<p>以(九〇)環署人字第〇〇二〇二五八號令對該署水保處阮前處長處以記過一次之處分(事由：未依規定呈報行政院及採取積極有效措施)。</p>
四月六日	<p>該署人員接受本院詢問，其中水保處阮前處長表示：「從案發到除夕前後，乃至署長出國、回國均密切注意及向署長報告，積極處理，當時對民情之反映有所疏忽深感抱歉，海洋污染防治法經三年制訂催生之過程，該法第三十二條明揭海運主管機關(航政司)、港務局、船東及地方政府環保機關要負責處理，法國立法例可供參照，當初在設計海洋污染防治法之堅持……應由地方(船方)到中央，本案油污之處理期限訂在二月五日，依海洋污染防治法第三十二條規定辦理，故屏東縣政府開始緊張及重視……院長怪我們動作太慢是容有誤解的……。其次海洋污染防治法第十條之分工辦法未訂及緊急應變計畫未訂便發生阿瑪斯輪擱淺事件，誠感遺憾！本案署長一直交代我要成立專案小組(即應變小組)，因個人忽略了政治敏感度及民情，就技術專業上之堅持要有專責之分工小組，故未能依署長之企圖辦理，實有專業上之考量，……緊急應變計畫很難做，需要時間及技術上之琢磨始能可長可久，個人專業堅持是『不妥協』，希望不要處罰到專業堅持方面。」</p>
四月十日	<p>行政院以台九十環字第〇二二三二九號、台九十環字第〇二二三二九號之一號函核定環保署所擬重大海洋油污污染緊急應變計畫，並檢送該計畫核定本予該署，令其照案執行，並進行訓練演習，務求於最短期間使各相關機關嫻熟該計畫相關程序及應變措施。</p>
四月十一日	<p>該署人員接受本院詢問，其中水保處阮前處長回答本院就「九十年四月六日約詢提及海洋污染防治法第三十二條規定所云與九十年一月二十日林署長批示之處理情形為何？」問題提出說明時辯稱：「該條規定有三個主管機關(一)港務(二)地方(三)環保，在九十年一月二十日已在處理，後續更積極投入除油工作，事後找國軍談了五至六天，才動員國軍支援；另有關化油劑能否使用仍待判斷及檢討，有關判斷部分是不應處罰的……。」</p>

二、環保署水質保護處前處長阮國棟違失部分：

查行政院環境保護署組織條例第七條規定，水質保護處（以下簡稱水保處）為海洋污染防治之策劃、指導、監督或執行之業務主導單位；且海洋污染防治法第十條第一項亦規定：「為處理重大海洋污染事件，行政院得設重大海洋污染事件處理專案小組；為處理一般海洋污染事件，中央主管機關得設海洋污染事件處理工作小組。」另環保署分層負責明細表明揭「海洋污染防治事項有關海洋污染防治之督導」，係屬水保處處長權責。本案依前表所列事證及按上開規定，並綜合本案該署林前署長之指示與相關公文，顯見阮前處長國棟對本案未依法令及遵照林前署長之指示辦理，採取緊急應變措施，成立應變工作小組，以防微杜漸，致延誤防制油污擴散先機，造成當地海洋環境生態遭到油污之嚴重破壞及污染，足證阮員違失情形至為灼然，難辭其咎，茲將渠違失事證臚列如次：

(一)阮前處長國棟對本案缺乏危機意識及危機管理臨機決斷能力，復未依該署林前署長指示，立即成立應變工作小組，延宕命令執行，致喪失防制油污擴散搶救先機，核有重大違失：

查希臘籍阿瑪斯貨輪於九十年一月十四日在恆春鵝鑾鼻東方海域觸礁，同年月十九日開始大規模

漏油，嚴重污染當地生態資源，經衡環保署水保處之處理，阮前處長雖於九十年四月六日及四月十一日接受本院約詢時曾一再辯稱：渠係基於專業考量及判斷，依照海洋污染防治法第三十二條辦理云云，惟查本案該署林前署長曾於九十年一月十九日及二十日在該署內部陳核重要案件摘要報告批示：「茲事體大（一月十九日批示）」【證七十】、「請水保處密切關注處理，一旦發生任何意外，本署責任最大（一月二十日批示）」【證七十一】、「阮處長：應以緊急事件處理（一月二十日批示）」【證七十二】、「看似會導致嚴重後果，請阮處長速謀對策，協調各方。否則將來出事，本署責任重大（一月二十日批示）」【證七十三】。

由上揭批示內容觀之，足見本案之嚴重性與急迫性乃刻不容緩，而林前署長對於本案之重視及指令亦至為明確，阮前處長位居水保處處長要職，對於上級長官所發命令及指示，自應遵守，本有忠誠、服從與切實執行之義務，渠苟有意見，應隨即陳述，倘不為署長所採，則應遵辦，不得一意孤行，惟渠卻枉顧長官之命令，堅持己見，自一月十四日發生船難，十九日開始大量洩油，迨渠二月六日被調職為止，終未能依署長命令，立即成立應變工作

小組，採取有效因應措施，核有重大違失。

(二) 阮前處長國棟為該署災害防救緊急應變小組委員之一，未依規定進駐及成立緊急應變作業中心，於春節期間照常放假，未盡職責，復明知除夕及年初一僱不到除污工人，未能有效處理，坐任污染情形嚴重，均有違失：

按環保署災害防救緊急應變小組設置要點之編組及職掌區分表明定：水保處處長為該應變小組委員，負責督導辦理災害後嚴重水質污染區之劃定、隔離、處理、及其追蹤管制有關事宜；且上揭應變小組設置要點第八點亦規定：「凡環境有發生災害之虞或已發生災害時，本小組主管相關災害防救業務之委員應進駐中央災害防救中心；本署各業務單位及附屬機關並應即派員共同成立緊急應變作業中心……。」

惟查阮前處長身為環保署災害防救緊急應變小組成員，主管水質保護之災害防救業務，竟忽忽職守，於本件災害發生後之春節期間，卻照常放假，僅建立春節緊急電話聯絡網，未能進駐油污災害現場監督，只派承辦科長於一月二十二日至現場勘察，且未依規定派員共同成立緊急應變作業中心，顯有違上開應變工作小組設置要點第八點之規定；復

渠對於本案油污搶救時效掌握與處理方式不當，於一月十九日燃油大量外洩時，並未有效動員人力與環保義工投入救災，採取緊急應變及防控措施，以上均有違失。

未查本案阮前處長國棟在明知除夕及年初一僱不到除污工人之情況下，缺乏應變機制及因應措施，且未盡水保處處長應盡之職責，未能立即銷假率員前往處理，卻仍坐視不顧，除未親臨現場勘察指揮外，亦未設法聯繫有關部會主管協助解決，復未向行政院通報，請求支援，致喪失油污清除搶救最佳先機，致使污染情形日益嚴重，核有重大違失。

(三) 環保署雖於一月二十日函請交通部協調國防部動員國軍處理油污，然阮前處長國棟未持續追蹤交通部之辦理情形，致交通部於連續假期過後，始知該署之請求協助事項，惟已坐失處理時效，渠欠缺緊急事故追蹤處理之觀念，顯有違失：

查環保署分層負責明細表明揭「海洋污染防治事項有關海洋污染防治之督導」，係屬水保處處長權責。經查該署水保處於九十年一月十五日獲悉阿瑪斯輪海難訊息後，於同日電洽請屏東縣環保局應變，復於一月十九日電請中油協助抽取擱淺船隻之殘油，二十日函請花港局限制肇事船員出境【證七十

四】，俟發現該等措施均無具體防止或減輕油污染之效果後，乃接受中油之建議，由阮前處長國棟督導所屬於一月二十日行文交通部【證七十五】，請交通部依海難救護機構組織及作業辦法第四條規定，動員軍方人力、設備清除油污。

惟查該署於發文之同時，明知事態嚴重，以該署水保處處長與交通部航政司司長對等之層級，阮員竟未先以電話先行通知、協調交通部航政司司長，亦未督促所屬將該文先行傳真交通部航政司知悉，僅於同日十六時四十八分以電子公文交換予交通部【證七十六】，交通部公文收發單位於十七時五分接到該文，是時之際雖仍為上班時間，惟隔日（一月二十一日）起為一連八天之連續假期，交通部主管電子公文之收發單位未即時將該電子公文送交交通部航政司處理，遲至連續假期結束後，交通部航政司方於一月三十一日接獲該文，惟已逾油污處理時效。

綜合上述，阮前處長於發文前未先告知、協調交通部航政司司長協助，發文後其未即督飭所屬承辦人先行以電話或傳真方式與交通部承辦人員取得聯繫【證七十七】，渠亦未追蹤交通部航政司對本案辦理之進度，任由公文擱置於交通部長達十一天之久，卻缺乏

任何有計畫、有組織之動員人力處理重大海洋油污染之積極作為，核其所為，雖部分屬交通部緊急公文收發之缺失，惟該員對於緊急事件之處理草率，對此重大案件未能主動追蹤查核處理情形，並未能善盡主管督導之能事及其應盡之職責，有負署長之所囑，自屬難辭其咎，顯有違失。

四阮前處長國棟誤判情勢，將此重大污染案件，視為一般事件，寄望船方妥善處理，未依該署林前署長批示辦理，亦未即時層報行政院召集各部會協力處理，坐失處理油污最佳時機，違失責任重大：

查本案發生後，環保署林前署長於九十年一月二十日對於該署水保處、管考處、督察大隊之通報，明文批示：「看似會導致嚴重後果，請阮處長速謀對策，協調各方」、「阮處長：應以緊急事件處理」，該署水保處阮前處長接獲該指示後，雖即於十五時召開會議緊急研商，並指示：「一切依海洋污染防治法執行，一切依法行政，逐條不可遺漏。」【證七十八】，且建立春節緊急聯絡網，承辦科長於案發現場亦每二至三小時向該署阮前處長回報，惟該員於四月六日接受本院約詢時表示，堅持依海洋污染防治法第三十二條：「船舶發生海難或因其他意外事件，致污染海域或有污染之虞時，船長及船舶所有人應

即採取措施以防止、排除或減輕污染，並即通知當地航政主管機關、港口管理機關及地方主管機關。前項情形，主管機關得命採取必要之應變措施……。」之規定，由「船長及船舶所有人採取措施以防止、排除或減輕污染」，並由屏東縣政府「命船長及船舶所有人採取必要之應變措施」。

惟查該署已派員於一月十九日參加海巡署第十四海巡隊舉辦之會勘會議，該署業已知悉本案船長及船舶所有人並未採取措施以防止、排除或減輕污染，亦未採取必要之應變措施（註：據船方於該日之會議發言，船方指稱係「準備機具、材料中，並非全無處理」，屏東縣政府則認為船方紙上談兵，未有實際行動。）該員允應秉持「有最壞之打算，但做最好之準備」之危機處理態度，逕行層報行政院依海洋污染防治法第十條規定整合各部會成立「重大海洋污染事件處理專案小組」，迅速掌控油污處理設備、機具、人力，並於適當地點集結待命，俟發現船方處理不力或處理失效時，可立即介入處理，並依同法第三十二條第二項後段：「必要時，主管機關並得逕行採取處理措施；其因應變或處理措施所生費用，由該船舶所有人負擔。」之規定辦理。

然本案該員竟誤判情勢，自始深信國際組織之

力量足以促使船方妥善處理，卻未警覺船方以氣候不佳、海象惡劣等說辭，為其處理油污成效不彰提出辯解，亦未體認即使攔油索攔截油污成效有限，並不代表全無作用，且能攔截部分油污，不但減輕海岸受油污污染之範圍與延時，亦可為日後除油技術覓得技術參數，更免於「政府無能」之輿論指責，沉墜丁龍坑海域、海岸為生態保護區，為國家寶貴之環境資產，生態之敏感與脆弱，實不容油污之大量污染，更不容須與遲緩，然該員見未及此，復未依林前署長指示辦理，亦未即時通報行政院，俟輿論大肆報導本案始積極處理，然已坐失處理先機，該員欠缺應有之警覺，自有違失。

據上，依前揭各點所述，阮前處長國棟違失事證至為明確，核有環保署處理本案所陳本院之簡報資料【證七十九】、大事紀要【證八十】、九十年一月十六日至二十日之重要案件摘要報告等相關公文及阮員記過懲罰人事令【證八十一】可資佐按，且按林前署長於接受本院詢問時指出「……在此敘明本人在一月十五日、一月十九日、一月二十四日先後有明確之指示，雖阮處長未立即處理……」及阮前處長於接受本院詢問時坦承「……民情之反映更有所疏失……」、「……：分工辦法未訂及緊急應變計畫未訂便發生阿瑪斯油

輪擱淺事件，誠感遺憾！」、「本案署長一直交代我要成立專案小組及『應變小組』，因個人忽略了『政治敏感度及民情』。」當詢及九十年一月十八日為何沒有全面動員起來，渠坦認：「沒有動員係有缺失。」，以致喪失防制油污擴散搶救先機，此於九十年四月六日【證八十二】、四月十一日【證八十三】約詢筆錄均在卷可稽，本案由於阮員之失職，枉顧法令及職責，處理不當，致墾丁海域遭受嚴重污染，渠之行為已嚴重斷傷公務機關優良聲譽，影響政府形象及威信，事證明確，違失之情至為灼然，所辯之詞，委無可採，其責任之重大，自屬難辭其咎。以上均有違上開法令及公務員服務法第一條、第二條、第五條及第七條之規定，至為明確。

叁、彈劾理由及適用之法律條款：

一、交通部航政司司長吳榮貴部分：

查交通部組織法第七條規定：「航政司掌理左列事項……七、關於海難救護及海事案件之審議事項。……」，復查該部八十八年七月訂定之「交通部分層負責明細表」規定航政司海事科負責：「海難救護業務之監督與管理」，其中有關「海難救護業務之監督與協調、合作」，由科長審核，司長核定。

復查交通部依商港法第三十六條訂定之：「海難救

護機構組織及作業辦法」第三條、第四條、第十條分別規定：「為維護船舶航行安全，救助遇難船舶，處理海水油污及有毒物質，由交通部會同國防部組設中華民國海難救護委員會」、「海難救護委員會任務如左：……二、海上油污及有毒物質之消除及處理。……」，該部航政司吳榮貴司長身兼該委員會執行秘書要職，負有「海難救護業務之監督、協調與合作」審核之責任，允應善盡職責，確實處理海難事故與海難事故伴隨之海洋油污案件，方為現代公僕應有之積極作為。

惟查本案發生後，交通部航政司司長吳榮貴未依環保署之函文，迅即協調國防部動員國軍部隊協助處理油污，貽誤公務；未訂定「中華民國海難救護委員會」所屬「災害處理中心」之「海洋油污污染緊急應變計畫」，致案發後，無法整合各機關團隊力量，即時處理外海油污，任由油污持續擴大；另未於九十年一月十九日油污污染擴大範圍時，立即向交通部部長及行政院通報；且未於事故現場執行統一指揮之任務；亦未於任內辦理「中華民國海難救護委員會」有關外海油污處理中央與地方機關之緊急應變聯合演練，致各機關臨危慌亂，無以整合政府團隊力量；另該員上任至本案發生前，均未提議召開「中華民國海難救護委員會」會議，致「中華民國海難救護委員會」成

為有名無實之虛構組織；且自上任至本案發生前，未督促、協助所屬各港務局齊備外海除油設備，亦未建立各機關處理海上油污之設備整合調度運用之機制；更未將歷次船舶漏油污染處理案例，編印案例手冊，致處理經驗無以傳承；同時未追蹤花港局對於限制船員出境之辦理情形，造成墾丁國家公園龍坑生態保護區珍貴之自然生態與漁業資源受到嚴重油污污染，更波及當地綠色觀光產業，核其所為，顯已違反公務員服務法第一條「公務員……應……忠心努力……」、同法第五條「公務員應……謹慎勤勉……」及同法第七條「公務員執行職務，應力求切實……」之規定。

二、環保署水質保護處阮前處長國棟部分：

查行政院環境保護署組織條例第七條規定：水質保護處為海洋污染防治之策劃、指導、監督或執行之業務主導單位；且海洋污染防治法第十條第一項亦規定：「為處理重大海洋污染事件，行政院得設重大海洋污染事件處理專案小組；為處理一般海洋污染事件，中央主管機關得設海洋污染事件處理工作小組。」另環保署分層負責明細表明揭「海洋污染防治事項有關海洋污染防治之督導」，係屬水保處處長權責；又環保署災害防救緊急應變小組設置要點之編組及職掌區分表明定：水保處處長為該應變小組委員，負責督導辦

理災害後嚴重水質污染區之劃定、隔離、處理及其追蹤管制有關事宜；且上揭應變小組設置要點第八點規定：「凡環境有發生災害之虞或已發生災害時，本小組主管相關災害防救業務之委員應進駐中央災害防救中心；本署各業務單位及附屬機關並應即派員共同成立緊急應變作業中心……。」

惟查希臘籍阿瑪斯貨輪於九十年一月十四日在恆春鵝鑾鼻東方海域觸礁，同年月十九日開始大規模漏油，嚴重污染當地生態資源，經衡環保署水保處之處理，阮前處長雖於九十年四月六日及四月十一日於接受本院約詢時曾一再辯稱：渠係基於專業考量及判斷，依照海洋污染防治法第三十二條辦理云云，惟查本案該署林前署長曾於九十年一月十九日及二十日在該署內部陳核重要案件摘要報告批示：「茲事體大（一月十九日批示）」、「請水保處密切關注處理，一旦發生任何意外，本署責任最大（一月二十日批示）」、「阮處長：應以緊急事件處理（一月二十日批示）」、「看似會導致嚴重後果，請阮處長速謀對策，協調各方。否則將來出事，本署責任重大（一月二十日批示）」，由上開批示內容觀之，足見本案之嚴重性與急迫性乃刻不容緩，而署長對於本案之重視及指令亦至為明確，阮員位居水保處處長要職，對於上級長官所發命令及指示

，自應遵守，本有忠誠、服從與切實執行之義務，渠苟有意見，應隨即陳述，倘不為署長所採，則應遵辦，不得一意孤行，惟渠卻枉顧長官之命令，堅持已見，自一月十四日發生船難，十九日開始大量洩油，迨渠二月六日被調職為止，終未能依署長命令，立即成立應變工作小組，採取有效因應措施，核有重大違失；且衡渠身為該署災害防救緊急應變小組主管水質保護之災害防救業務，於春節期間卻照常放假，未能進駐油污災害現場監督，只派承辦科長於一月二十二日至現場勘察，顯有違上開應變工作小組設置要點第八點之規定；復渠對於本案油污搶救時效掌握與處理方式不當，於一月十九日燃油大量外洩時，並未有效動員人力與環保義工投入救災，採取緊急應變及防制措施，且明知除夕及年初一僱不到除污工人之情況下，亦未設法協助解決，復未向行政院通報，請求支援，核有重大疏失。

未查依據環保署分層負責明細表明揭「海洋污染防治事項有關海洋污染防治之督導」，係屬水保處處長權責。本案發生後，該署水保處阮前處長雖督導所屬於一月二十日行文交通部，請交通部依海難救護機構組織及作業辦法第四條規定，動員軍方人力、設備消除油污，惟查該署於發文之同時，明知事態嚴重，以

該署水保處處長與交通部航政司司長對等之層級，該員竟未先以電話先行通知、協調交通部航政司司長，亦未督促所屬將該文先行傳真交通部航政司知悉，僅於同日十六時四十八分以電子公文交換予交通部，交通部公文收發單位於十七時五分接到該文，是時之際雖仍為上班時間，惟隔日（一月二十一日）起為一連八天之連續假期，交通部主管電子公文之收發單位未即時將該電子公文送交交通部航政司處理，遲至連續假期結束後，交通部航政司方於一月三十一日接獲該文，惟已屆油污處理時效。

綜觀該重要公文之收發過程得悉，該員發文前未先告知、協調交通部航政司司長協助，發文後亦未追蹤交通部航政司辦理進度，任由公文擱置於交通部長達十一天之久，卻無任何有計畫、有組織，動員人員處理油污之作為，核其所為，雖部分屬交通部緊急公文收發之缺失，惟該員對於急迫事件，未能主動追蹤處理情形，顯已違反公務員服務法第五條「公務員應……謹慎勤勉……」及同法第七條「公務員執行職務，應力求切實……」之規定，彰彰明甚。

上開事實，有環保署處理本案所陳本院之簡報資料、大事紀要、九十年一月十六日至二十日之重要案件摘要報告等相關公文及阮員記過懲罰人事令可資佐

按，且按林前署長於接受本院詢問時指出「……在此敘明本人在一月十五日、一月十九日、一月二十四日先後有明確之指示，雖阮處長未立即處理……」及阮國棟處長於接受本院詢問時坦承「……民情之反映更有所疏失……」、「……分工辦法未訂及緊急應變計畫未訂便發生阿瑪斯貨輪擱淺事件，誠感遺憾！」、「本案署長一直交代我要成立專案小組即『應變小組』，因個人忽略了『政治敏感度及民情』。」當詢及九十年一月十八日為何沒有全面動員起來，渠坦認：「沒有動員係有缺失。」以致喪失防制油污擴散搶救先機，此於九十年四月六日、四月十一日約詢筆錄均在卷可稽，本案由於阮員之廢弛職務，嚴重失職，枉顧法令及職責，處理不當，致使墾丁海域遭受嚴重污染，渠之行為已嚴重斲傷公務機關優良聲譽，影響政府形象及威信，事證明確，違失之情至為灼然，所辯之詞，委無可採，其責任之重大，自屬難辭其咎。以上均有違上開法令及公務員服務法第一條、第二條、第五條及第七條之規定，核有重大違失。

據上論結：交通部航政司司長吳榮貴有違公務員服務法第一、五、七條之規定，行政院環境保護署水質保護處前處長阮國棟有違公務員服務法第一、二、五、七條之規定，並均有公務員懲戒法第二條第一款

之應受懲戒事由，爰依監察法第六條規定提案彈劾，移請公務員懲戒委員會依法懲戒。

肆、提出左列證據（證一～證八十三略）。

被付懲戒人等申辯意旨：

甲、吳榮貴部分：

壹、關於彈劾案由之申辯理由：

監察院九十年六月十二日彈劾案（九十年度劾字第六號）彈劾申辯人，其案由為「希臘籍阿瑪斯輪於九十年一月十四日擱淺在恆春墾丁外海，同年月十九日開始大規模漏油，造成墾丁國家公園龍坑生態保護區沿岸嚴重污染。交通部航政司司長吳榮貴身兼中華民國海難救護委員會執行秘書，於案發後，未依環保署之函文，迅即協調國防部動員國軍協助處理油污，亦未即時向交通部長及行政院陳報油污嚴重擴散情形，對於所屬花蓮港務局限制船員出境之辦理進度未能追蹤，更未於第一時間前往現場指揮救災。……之失職行為，使墾丁國家公園龍坑生態保護區遭受嚴重油污，損害生態與漁產資源並衝擊當地觀光產業，涉有違失，事證明確，核其所為均違反公務員服務法之規定，爰依法提案彈劾。」

按阿瑪斯輪主機發生故障漂流，該輪輪機人員未及時修復機器，船長既未及早求援又未於元月十四日

晚間擱淺前妥當運用雙錨制止船身漂向岸邊，係屬船長及船上人員過失。當晚在中華民國海難救護委員會之搜救單位「臺北任務管制中心」及兼辦「國家搜救協調指揮中心」任務之「國軍搜救中心」調派船艇成功地完成二十五名船員之救援任務。

雖然彈劾文中對於申辯人違失部分的描述，稱在本案發生時依「商港法」所訂頒的「海難救護機構組織及作業辦法」仍在「海洋污染防治法」通過後，迄今仍然有效【彈劾文第七頁】，不過在海難搜救任務完成後，後續海上油污處理工作依「海洋污染防治法」應由環保署採取相關措施。這主要是因為海難所造成的油污事件在法律適用上，海難搜救任務完成後，油污處理已經是環保署應依「海洋污染防治法」主管之事權。在政府部門的專業分工上，交通部在油污處理上既非專業，亦非其法定主管機關，自不應主導本案油污之處理並負全責。又在緊急處理的程序上，油污處理雖與海難搜救工作具連續性，惟本案從元月十四日海難救援任務完成後，到元月十八日因船舶斷裂開始大量漏油之間，並未發現明顯油污問題。

本案元月十九日油污擴大涉及主管海上污染事權之環保署的處置得當與否，不應由兼任海難救護委員會執行秘書的申辯人負責。本案因海難造成油污處理

之主管事權上，行政院環保署亦有此一認知。林前署長曾指出「一月十五日在海難階段，一月十八日油漏後才是環保署之工作，但在一月十五日環保署即採先機，先通知花蓮港務局」【見彈劾文第十九頁】。該一劃清界線之論調雖非無可議之處，但已明白指出該署自元月十八日起主管本案油污處理之認知。另該署林前署長在元月十九日獲通報「初步研判油污有逐漸擴散趨勢」時，於元月二十日批示「阮處長，應以緊急事件處理」【見彈劾文第二十頁】。既然如此，監察院彈劾案由「希臘籍阿瑪斯輪於九十年一月十四日擱淺在恆春墾丁外海，同年月十九日開始大規模漏油，造成墾丁國家公園龍坑生態保護區沿岸嚴重污染。」對於身兼中華民國海難救護委員會執行秘書的申辯人自不成立。基於同一理由，彈劾文中認定申辯人未依環保署函文協調國防部動員國軍部隊協助處理油污、未向行政院陳報及未於事故現場執行統一指揮及追蹤花蓮港務局限制船員出境等違失情事，均係環保署而非兼任海難救護委員會執行秘書的申辯人應負責辦理之事項。

然而，在「商港法」及「海難救護機構組織及作業辦法」尚未完成修正以釐清權責之前，交通部自當仍依該法之規定辦理，且申辯人業已依法行政。交通

部係於案發後責成花蓮港務局依「海難救護機構組織及作業辦法」第十三條之規定，立即於十五日成立「災害處理中心」，並依據「花蓮港務局重大油污污染緊急應變處理程序」將應變工作分兩方面進行，包括第一時間的船上堵漏、抽油，以及海上油污處理工作。在防漏及抽油方面，花蓮港務局已聯絡及督促該輪船東由其保險公司於元月十五日簽約委由新加坡 Smit 救難公司的專業團隊於元月十六日清晨趕抵墾丁現場，在救難船未到前開始僱用本地船隻進行船上防漏及抽油處理。惟因當時海象惡劣【當地及現場氣象資料詳附件一】，無法於元月十八日船舶開始斷裂漏出油料之前有效防止油料洩漏，乃由花蓮港務局及海巡隊負責監控與蒐證。Smit 救難船於天候許可時段有效地防堵船上可能外漏的存油（當時估計約二〇八噸），且至二月四日止共抽取二五〇噸油料運回高雄港交由中油公司處理【Smit 救難團隊工作日記詳附件二】。在當時惡劣的天候狀況之下，交由該輪船東委託之救難團隊在深達二十公尺水下進行堵漏及抽油之高難度作業應是唯一選擇，我國政府除了監控與蒐證外，並無更有效的辦法介入代為處理。更何況當時的介入若導致人命傷亡或污染之擴大，將產生船東污染損害責任之賠償之紛爭。

另在處理海上油污方面，交通部花蓮港務局督促船東的保險公司出面聘請「國際油輪船東防止油污聯盟」(ITOPF) 的除油專家於元月十七日抵臺後即向環保單位表示希能准許使用除油劑，並於元月十九日赴屏東縣環保局接洽相關環保主管機關認可之油污處理作業事宜，惟均未接獲正面回應，至元月二十日船東在臺代理（台灣海運公司）正式行文環保署【彈劾文證六十二】，表明所擬防止油污計畫中要求准許國際上普遍採用除油劑於防止油污上岸之除油方式之申請，亦未獲該署回應。花蓮港務局於元月十八日以花港港字第〇〇六〇三號函【彈劾文證四十】請交通部轉請行政院環保署依「海洋污染防治法」處理，交通部在元月二十日已以交航九十字第〇〇〇八四三一號函【彈劾文證十四】請環保署協助，以上程序均符合「海難救護機構組織及作業辦法」之規定。

綜上所述，本案主管海上污染事權之環保署的處置得當與否，不應由兼任海難救護委員會執行秘書的申辯人負責。在「海洋污染防治法」之下交通部依環保署的分工處理油污，並不同於交通部應在油污處理上取代環保署之主導地位而應負污染之責，應有主從之分。更何況，申辯人在本案之處理上，並非不依「海難救護機構組織及作業辦法」所規定的程序辦理

。爰斗膽提出申辯書，謹就監察院彈劾案文陳述申辯人違法失職之事實與證據部分提出以下之申辯理由，敬祈明鑒。

貳、關於違法失職事實與證據之申辯理由：

一、交通部航政司吳榮貴司長未依環保署之函文，迅即協調國防部動員國軍部隊協助處理油污。

申辯理由：

(一)環保署依「海洋污染防治法」應可逕行跨部會協調國防部動員協助：

環保署於九十年元月二十日以90環署水字第○○五七四四號函【彈劾文證十七】請交通部協調國防部動員軍方人力、設備清除油污，並副知國防部。惟如前所述，環保署既為污染之主管機關，自可逕依「海洋污染防治法」協調國防部動員人力協助，以收時效。

(二)「海難救護機構組織及作業辦法」並未明定國防部油污處理事權：

依據「海難救護機構組織及作業辦法」，由國防部設置「國軍搜救協調中心」（目前亦執行行政院國家搜救協調指揮中心之任務）及海軍總部之「船舶救助中心」，該辦法均未明定有由國軍執行油污清除之任務。本案海上油污處理依該辦法規定，係由交

通部花蓮港務局「災害處理中心」負責。

(三)交通部處理本案完全符合依法行政的程序：

交通部協調環保署處理油污的行政處理程序，不但符合「海難救護機構組織及作業辦法」，也符合「海洋污染防治法」的體制。在環保署於元月二十日發出函文之前，交通部即早已依據「海難救護機構組織及作業辦法」第十三條之規定，由交通部花蓮港務局成立之「災害處理中心」聯絡及督促船東採取除油措施。以上均為不待環保署之函文，交通部依法行政所採取之措施。當花蓮港務局災害處理中心無法處理外海油污時，才依該辦法第十三條之規定於元月十八日以花港港字第○○六〇三號函【彈劾文證四十】請交通部轉請行政院環保署依「海洋污染防治法」處理。交通部在元月二十日已以航九十字第○○八四三一號函【彈劾文證十四】請環保署協助，以上程序均符合「海難救護機構組織及作業辦法」第十三條之規定。

(四)環保署之函文有時間落差：

本案申辯人並未即時獲知環保署之函文，按前述環保署九十年元月二十日發出請求動員軍方人力、設備清除油污之函文，並未先傳真或電話聯繫申辯人，且適逢年假，後係經交通部於元月二十九日

收文，航政司承辦人在次日簽稿，經申辯人於元月三十一日批辦，合先陳明。

(五)環保署函文處理上的時間落差並未導致污染或使污染擴大：

儘管環保署的函文之處理因上述原因而有時間上的落差，但並未因此導致油污之擴大。此乃因當時油污是在元月十八日該輪開始斷裂後，才陸續有海面及後來漂到岸邊的問題，協調國軍部隊協助清除的，主要係針對已漂至岸邊造成沿岸污染的油污而言。如前所述，此為善後處理工作，並無法改變已遭污染之事實。

(六)申辯人已適時協調國防部作戰次長室請動員軍力協助處理油污：

儘管有上述及時清除油污之行動，惟申辯人仍依環保署的函文於二月一日率航政司同仁赴國防部作戰次長室協調國軍介入時機及相關事宜，並於二月二日將環保署之要求正式以交航九十字第一八八一號【彈劾文證二十三】行文國防部。惟當時因船東方面已由 ITOPI 專家以每日一千五百元的工資僱用恆春地區居民參與除油工作，考量該項工作被其視為工作權，阻撓其他人力介入，否則抗爭，國防部方面亦有此一顧慮。後來由於民間除油速度太

慢，才由依「海洋污染防治法」於二月六日成立的緊急應變小組協調軍方直接介入，加速油污處理進度。因此，申辯人在處理環保署函文的程序上並無過失。

二、吳榮貴司長於任內未訂定「中華民國海難救護委員會」所屬「災難處理中心」之「海洋油污污染緊急應變計畫」，致無法整合各機關團隊力量，即時處理外海油污，任由油污污染持續擴大。

申辯理由：

(一)海難救護委員會由各港務局設置「災害處理中心」處理海上油污均有明確之分工與計畫：

交通部所定「海難救護機構組織及作業辦法」及「中華民國海難救護委員會工作手冊」【八十九年八月版詳附件三】已對各項海難任務中心之任務職掌、處理程序、救助原則、處理方法及分工均有明確之規定。各港務局處理海上油污之災害處理中心則訂有「重大油污污染緊急應變處理程序」【詳附件四】。本案發生後，即依既定之分工及處理程序辦理，高雄港務局並就近支援，並非無法整合各機關團隊力量。

(二)交通部透過船東的保險公司已盡力整合國際救難機構盡可能地處理外海油污，防止油污污染擴大：

國際上處理外海油污並非全賴政府力量，而必須整合國內外公私機構之資源。查由於預算額度經費受限，目前國內各相關災害處理機關（港務局、海軍、中油、民間業者）所具備之除油設備（除油船、攔油索、除油劑、吸油綿、工作船）大多為港灣及沿海型，對外海大型油污處理，除使用除油劑可以應付外，以當時之海象情況，國內之處理設備及能力不足，只能借助國際救難能力。故本案發生後，花蓮港務局立即聯絡及督促船東委託新加坡 Smit 救難公司進行防漏與抽油，以及 ITOPE 專家僱工投入油污處理的工作。惟在海面及岸邊油污處理的方面，因受墾丁龍坑地區之地形與交通影響進度較為緩慢。後來在政府介入處理後，才使得該一工作進度加速。以上本案在海外油污之處理做法符合國際上處理大型海上油污事件之普遍模式，應無因團隊力量無法整合，而任由污染擴大的問題。

三、吳榮貴司長於一月十九日油污污染擴大範圍時未立即向交通部及行政院陳報。

申辯理由：

(一) 申辯人已依程序將本案案情及處理意見簽報部次長：

本案於元月十四日晚間發生後，到元月十八日船舶開始斷裂之前並未發生嚴重漏油情形。航政司在元月十五日接獲本案通報之後，即於當日簽報案情上呈部次長。復於元月十八日再依花蓮港務局之通報簽報部次長，並研擬後續處理意見，敘明依「災害防救法」規定，本部為海難事故之中央災害防救業務主管機關，並就後續處理問題，請花蓮港務局妥處，並請環保署協助處理。部長於元月二十日批示同意依所簽意見辦理，交通部隨即於當日分別行文環保署及花蓮港務局。在部長批示之前，航政司仍持續督促花蓮港務局要求船東方面 Smit 救難公司的堵油、抽油及 ITOPE 專家除油之整備工作，且環保機關也已介入油污處理。

(二) 本案油污災害向行政院陳報應屬環保署權責：

在災害的應變處理通報上，「災害防救法」雖規定「海難」由交通部主管，而由行政院環保署主管「毒性化學物質災害」，惟依該法第一條第二項「災害之防救，本法未規定者，適用其他法律之規定」之規定，以及「海洋污染防治法」以環保署為中央主管機關，因此本案油污處理應屬環保署權責。本案在海難搜救任務完成而有油污問題時，本部高雄港務局即於元月十五日通報環保署，其本應依「

海洋污染防治法」的程序向行政院陳報採取緊急應變措施。至於交通部依「海難救護機構組織及作業辦法」分工由花蓮港務局災害處理中心處理海上油污，在該局有處理上需要協助時，亦已函請環保署處理，該辦法並未有向行政院陳報之規定。惟海難救護委員會之下所設「國軍搜救協調中心」，因亦執行「國家搜救協調指揮中心」任務，其有關本案對於行政院相關單位之通報，難謂非為申辯人所兼該委員會執行秘書透過該中心向行政院通報之機制。

四、吳榮貴司長未於事故現場執行統一指揮之任務。

申辯理由：

(一) 跨部會處理油污之緊急應變程序應屬環保署權責，應由該署負責現場統一指揮：

如前所述，我國現行災害防救的法律體制規定交通部為「海難」的主管機關，而行政院環保署為「污染」的主管機關。因海難所造成之海洋油污事件已明定在「海洋污染防治法」，其油污處理處理緊急應變小組之成立及指揮官之核派均應由環保署為之。交通部則依該小組的分工辦理應辦事項，此證諸目前運作中之「阿瑪斯輪擱淺案緊急應變小組」即為環保署設置，指揮官由環保署核派，理已甚明。依交通部主管海難、不主管污染的權責，且現場指

揮官必需具備決定除油劑使用、岸邊浮油及岸上油污清除之方法及作業方式之決策，為處理油污的緊急應變中心的現場指揮官，自不應由未具該專長的申辯人擔任。

(二) 本案事故現場依據「海難救護機構組織及作業辦法」之規定，係由本部監督花蓮港務局負責處理：

本案海上油污之處理係分工由花蓮港務局災害處理中心負責現場的作業。本案發生後現場作業宜由專業人員為之，對船上存油之防漏、堵漏、抽油工作則由交通部責成花蓮港務局監督船東委託的 Smit 救難公司及 ITOPE 專家僱工處理，港務局處理過程都有向交通部航政司通報。

(三) 申辯人負責本案相關協調事宜：

申辯人當時必需留在臺北與船東代表及保險公司聯繫處理與各相關部會有關之船貨移除及損害賠償事宜，實無法分身赴現場處理。為此，申辯人召集跨部會「阿瑪斯輪船貨移除專案工作小組」【歷史會議紀錄詳附件五】，經多次開會及頻繁地與船東的保險公司談判，終得迫使保險公司完成招標，並在五月初開工進行船貨及船上存油的移除工作。船上約兩百噸存油在五月份即已清除，這使得在經歷六月二十三日奇比颱風及七月四日尤特颱風侵襲後，

船體雖再度斷裂移位，但均未造成第二次海上油污之損害。另查航政司目前人力嚴重不足，爭取多年之航政局至今無法成立，當時航政司司長除需處理日常海運、空運、氣象業務外，又時值立法院會期，故分別指派副司長、海事科科长及技正等人輪流派駐現場配合環保署執行相關工作。

五、吳榮貴司長於任內未辦理「中華民國海難救護委員會」有關外海油污處理中央與地方機關之緊急應變聯合演習，致各機關臨危慌亂，無法整合政府團隊力量。

申辯理由：

(一)港區油污處理之緊急應變演練是由各港務局辦理：

海難救護委員會下於交通部各港務局設置災害處理中心執行海水污染處理業務，各港務局每年均定期聯合地方政府舉行油污污染緊急應變之演練，並備有緊急應變計畫【詳附件六】。

(二)外海油污緊急應變演習欠缺設備：

由於國內各海難救護單位對外海油污處理設備不足（包括船隻、飛機、設備及人員），無法有效辦理外海緊急應變聯合演習。如欲建立完整之外海大型油污處理能力，必須投入龐大經費先行購置

大型油污處理船舶、空中監視及救難飛機、外海型除油設備及人員編制。近年來國家財政困難，有關海難救護之預算，每年均被刪減，交通部並無額外之經費建立外海油污處理設備及能力。

(三)交通部委託國防部辦理搜救年會研討與操演：

為強化海難搜救能力之整合與演練，交通部原則上每年會委託國軍搜救中心辦理搜救年會，邀集所有的搜救執行單位與學者專家進行海難搜救研討與實務操演。八十九年度雖因經費所限，且航政司因精省關係增加四個港務局的業務而未委託辦理。惟九十年度已經恢復，並業經於六月十三、十四日假高雄市舉辦完畢【附件七】。

六、吳榮貴司長自上任至本案發生前，均未提議召開「中華民國海難救護委員會」會議，致「中華民國海難救護委員會」成為有名無實之虛構組織。

申辯理由：

(一)「中華民國海難救護委員會」採任務編組，並非單靠召開「委員會」運作的組織：

中華民國海難救護委員會係依「海難救護機構組織及作業辦法」設立之任務編組，其例行海難救護業務是由交通部「任務管制中心」、國防部「國軍搜救協調中心」、海軍總部「船舶救助中心」及各港

務局「災害處理中心」等組織，自動依通報啟動，即時執行各自分工之海難救護業務。在委員會的成員上，都是屬於任務編組的架構；委員會的幕僚工作人員都是兼任人員，申辯人航政司司長即是兼任執行秘書。委員會例行協調與統合的功能，則是由委員會的主任委員指揮執行秘書執行，並非靠經常召開「委員會」決定緊急業務之執行事宜。「委員會」的召開主要係統籌重大政策之協調、推動及審議事項，惟該辦法未明確規定委員會之開會時機，且二十多年來，我國海難救護工作均循上述任務分工的模式順暢運作。

(二)委員會未召開期間是視需要召開專案工作小組會議或跨部會代表會議研商與推動會務：

由於兼任海難救護委員會的委員遍及各部會，且例行委員會的協調與統合功能大多因專案的性質不同而僅需邀請相關部會代表研商即可，因此雖未邀請所有的委員經常性召開「委員會」，不過當有必要時，一般是依任務編組的方式，由擔任執行秘書的申辯人簽請主任委員代表委員會同意由執行秘書召集相關單位代表組成專案工作小組，或召開跨部會代表會議研商。譬如八十九年間組成的「花蓮一號貨輪失蹤專案處理小組」已召開過七次會議；

另因本案組成的「阿瑪斯輪船貨移除專案小組」亦已召開過七次會議。

又如在本案發生之前，有鑑於在民國八十九年間因陸續有依「海洋巡防法」成立海巡署執行海難任務，以及「災害防救法」與「海洋污染防治法」的施行等等法規與制度的變革使得現行依民國六十九年修正的「商港法」訂定之「海難救護機構組織及作業辦法」已不符實際，乃由申辯人召集海難救護委員會所有委員之單位代表於今（九十）年元月八日開會研商修正該辦法【會議紀錄如附件八】，該會議對於調整海難救護任務編組的分工及釐清海難與污染之主管權責等達成共識。

(三)九十年度召開委員會的時機與作法：

有鑑於九十年度因有前述海難救護機構組織重大變革及遇重大無法解決事宜，而無法由專案工作小組或部會代表協調推動，故已召開委員會討論。譬如前述於九十年二月十九日召開的該年度第一次委員會【會議紀錄詳附件九】，除了提報重大海難事件處理情形之外，並討論依「中加海事技術合作協定」，於八十九年度完成的海洋污染應變體制、港口國管制及船舶交通管理系统等第一階段規劃案，以及九十年度編列預算執行港口國管制第二階段

規劃與強化我國海難搜救體制之規劃案，並通過修正「商港法」及「海難救護機構組織及作業辦法」之原則與方向等案，均已一一地付諸行動。後續在修法作業上，為因應「海岸巡防法」、「災害防救法」及「海洋污染防治法」而修正「商港法」，業經行政院報請立法院審議中【附件十】，「海難救護機構組織及作業辦法」的修正亦正與國防部會銜依行政程序公告中【附件十一】。

七、吳榮貴司長自上任至本案發生前，未督促、協助所屬各港務局齊備外海除油設備，亦未建置各機關處理海上油污設備整合、調度運用之機制。

申辯理由：

(一)各港務局每年均編列預算添置除油設備與器材：

基於經費限制及因港內發生油污染機率高的考量，各港務局添置除油設備係以港灣型為主，欲齊備外海除油設備（包括大型油污處理船舶、空中監視及救難飛機、外海型除油設備、人員編制及後續保養維護）需投入龐大經費。如前所述，世界各國大多以借重國際大型海難處理公司協助處理，並非每個國家均齊備外海除油能量，故我國之做法，是符合國際上之做法，譬如本案在案發後即由船東方面委請新加坡知名的 Smit 救難公司及 ITOPF 的專家

來臺處理。

(二)對於各機關處理海上油污設備整合、調度運用之機制已訂有手冊規範：

在交通部所訂「中華民國海難救護委員會工作手冊」中【同前附件三】，除了列印海難救護委員會各任務中心之分工及處理海難之通報、處理作業程序外，且彙印各海難救護單位（含民間機構）之聯絡電話及其備有污染處理之設備與器材等等資訊，以備緊急協調聯絡及整合調度之用。

(三)申辯人在任內已全力推動強化防止船舶海洋油污污染相關規劃：

申辯人自八十七年九月一日從海洋大學借調到交通部航政司擔任司長一職後，有鑑於過去對於船上油污之研究報告（包括彈劾文內引述交通部運輸研究所完成報部的研究報告）都只提出我國處理海上油污的設備與能力不足等等問題，而未確實提出可以立即付諸實施的規劃，乃開始著手進行體制改革之規劃。

申辯人上任以後，具體的推動作法是即刻依行政院於八十七年五月二十日（台八七交二四八八五號函）核定之「中加海事體系技術合作備忘錄」【附件十二】，自八十八年下半年及八十九年起逐年編列

預算進行規劃。在當年度內約以一千兩百萬元邀請加拿大的專家團隊先就我國海洋污染應變機制之建立、實施港口國管制 (Port State Control, 簡稱 PSC) 制度及整合我國船舶交通管理系統等三項計畫，完成了第一階段的規劃。其中海洋油污染應變機制之建立的期末報告【中文摘要報告詳附件十三】在八十九年底完成，並業已在九十年二月十九日海難救護委員會會議中獲備查，並函送環保署參考續辦。至於港口國管制制度之規劃，則已由交通部在九十年年度續辦，並預計將在九十年七月起辦理檢查員之訓練完成後，即可於九十一年度正式實施。這套港口國管制制度的建立將能有效地對於來到我國港口之外國籍船舶進行檢查（包括遵守防止船舶油污染之國際公約檢查），以確保外國籍船舶進出我國港口之安全及維護海洋環境。另外，九十年度也正就如何強化我國海難搜救體制兩項專案進行規劃。除此之外，也在九十年度內編列預算正委託國內學術機構辦理沉船打撈責任之研究，俾利類似本案沉船打撈責任之處理。

④海難救護體制與設備之強化並非短期能夠完成：

由於全國海上航安及海難救護體制與相關設備之建置需要長時間的規劃落實，再加上相關部會與

行政、立法部門之重視才能真正落實，絕非僅提出問題而未具體規劃便能夠編列有效的預算落實施行的，也不必然能在申辯人短短兩年多的任期內便能完成此一任務，惟申辯人確未疏於推動該等計畫。

八吳榮貴司長自上任至本案發生前，未將歷次船舶漏油污染處理案例，編印案例手冊，致處理經驗無以傳承。

申辯理由：

(一)海事案件之案例由各港務局編印成冊：

各港務局處理海事案件，包括碰撞、擱淺、失火、漏油、人員傷亡及其他意外事件，經調查評議作成海事評定書。港務局每隔數年將處理評議之案件編印成冊供各單位參考，故交通部未再編印案例手冊。

(二)申辯人上任至本案發生前，並未有船舶漏油污染處理案例：

惟申辯人在任內於八十八年度積極依「中加海事技術合作備忘錄」編列預算，在八十九年度邀請加拿大的專家團隊就我國海洋污染應變機制之建立進行規劃，在過程中，加拿大的團隊派員前來我國除了蒐集彙整我國體制及拜訪港務局等相關單位之外，亦同時將該國的船舶油污案例之處理經驗介紹

進來，應有助經驗之傳承。

九、吳榮貴司長未追蹤花蓮港務局對於限制船員出境之辦理情形。

申辯理由：

(一) 本案限制船員出境係屬行政院環保署及花蓮港務局的權責：

查「海洋污染防治法」第三十五條規定「外國船舶因違反本法所生之損害賠償責任，於未履行前或有不履行之虞者，港口管理機關得限制船舶及相關船員離境。」花蓮港務局為本案之「港口管理機關」，其自得依法在船東未履行損害賠償責任前或有不履行之虞時限制相關船員出境。交通部雖為花蓮港務局之上級機關，惟本案係由環保署依「海洋污染防治法」規定，直接行文要求花蓮港務局限制船長、大副及輪機長出境。如環保署認為花蓮港務局依正常航政程序辦理限制船員出境有所不妥，亦應由環保署追蹤其辦理情形。

(二) 花蓮港務局限制重要船員出境之程序並無不當：

按船員僅為船東所僱用於船上服務之人員，船長雖代表船東，依國際慣例船長及相關船員均不必負船東責任，反而是船東必須要對其船員負雇主之責，並為其僱用之風險投保船東責任險。我國「海

洋污染防治法」規定限制船員出境之目的，應是在確保船東履行其賠償責任。

本案環保署行文要求花蓮港務局限制出境船員中的大副雖因案發後恰持有我國有效簽證之護照而提前離境，但並不因此影響我國對於船東損害賠償責任之求償。且船東方面於事發後已立即委託新加坡 Smit 救難公司及 ITOPF 專家來臺處理善後事宜，在當時尚未構成所謂不履行賠償責任之虞，且要限制重要船員離境，必須先經過調查了解海事經過。另國際上在處理重大海事案件時，均僅針對重要船員為之，且船上一切事務均由船長負全責，並無必要限制所有船員離境，故本案僅限制船長、輪機長及二管輪出境。港務局依「海洋污染防治法」規定本就可以權衡決定必須限制出境之船員，其與環保署要求名單雖略有差異而有瑕疵，惟花蓮港務局之處置並無不妥。

叁、結辯：

阿瑪斯輪擱淺案在兼任中華民國海難救護委員會執行秘書的申辯人，除依據民國六十九年「商港法」規定訂定之「海難救護機構組織及作業辦法」救援二十五名船員之任務完成後，後續海上油污處理工作依「後法優於前法」的原則，應由環保署依「海洋污染

防治法」主導採取相關措施。因此，本案元月十九日油污擴大涉及主管海上污染事權之環保署的處置得當與否，不應由兼任海難救護委員會執行秘書的申辯人負責。環保署在本案之處理上，曾亦有此一認知。如前所述，彈劾文中引述行政院環保署林前署長指出一月十五日在海難階段，一月十八日油漏後才是環保署之工作，但在一月十五日環保署即採先機，先通知花蓮港務局【見彈劾文第十九頁】。另該署林前署長在元月十九日獲通報「初步研判油污有逐漸擴散趨勢」時，於元月二十日批示「阮處長，應以緊急事件處理」【見彈劾文第二十頁】。既然如此，監察院彈劾案由「希臘籍阿瑪斯輪於九十年一月十四日擱淺在恆春墾丁外海，同年一月十九日開始大規模漏油，造成墾丁國家公園龍坑生態保護區沿岸嚴重污染。」對於身兼中華民國海難救護委員會執行秘書的申辯人自不成立。另彈劾文中認定申辯人未依環保署函文協調國防部動員國軍部隊協助處理油污、未向行政院陳報及未於事故現場執行統一指揮及追蹤花蓮港務局限制船員出境等違失情事，均係環保署而非兼任海難救護委員會執行秘書的申辯人應負責辦理之事項。

儘管油污處理已屬環保署主管事權，惟因本案發生時，依民國六十九年「商港法」訂定的「海難救護

機構組織及作業辦法」仍屬有效，故交通部仍依該辦法責成花蓮港務局「災害處理中心」執行油污處理任務。惟阿瑪斯輪船身尚未斷裂嚴重漏油前，在當時海面風力七、八級，浪高大於四米，ITOPF 專家研判使用攔油索無效的情況下，唯一能防止及減輕污染海岸之方法，即為使用除油劑迅速分解海面浮油，阻斷海上浮油飄向岸邊。但環保署未准許船方使用除油劑處理海上浮油，墾丁海岸遭受污染已無法避免。後續介入處理岸上油污之緊急應變及現場指揮等工作，均應屬該署之主管事權，交通部依法分工並配合辦理。各相關單位所能採之措施（包括動員民間及軍方人力）均為善後措施，並無法改變海岸已遭污染之事實。

申辯人在任期內並未疏於推動海難救護相關規劃，申辯人自八十七年九月就任現職後，有鑑於過去的研究報告都僅提出問題而未研提立即可行的方案，乃踏實地在「中加海事技術合作備忘錄」的基礎下，編列預算於八十九年度規劃完成我國海洋污染應變機制之建立、實施港口國管制制度之實施及整合我國船舶交通管理系統等項計畫第一階段的規劃工作。九十年正在積極進行強化我國海難搜救體制及建立港口國管制制度的第二階段規劃，並即將於七月份開始訓練港口國管制檢查員，俾能於九十一年起開始實施，以

加強外國船舶到達我國港口之檢查，減少海難之發生等等。因此，阿瑪斯輪油污處理問題不應歸諉於申辯人在任期內未盡心盡力推動相關事務。

綜上所述，本案主管海上污染事權之環保署的處置得當與否，不應由兼任海難救護委員會執行秘書的申辯人負責。在「海洋污染防治法」之下交通部依環保署的分工處理油污，並不同於交通部應在油污處理上取代環保署之主導地位而應負污染之責，應有主從之分。更何況，申辯人在本案之處理上，並非不依「海難救護機構組織及作業辦法」所規定的程序辦理。申辯人在本案之行為均符合依法行政之程序，既符合「海難救護機構組織及作業辦法」，亦遵守「海洋污染防治法」的規定，應無過失。因此阿瑪斯輪攔淺污染墾丁國家公園龍坑生態保護之責任，不應由申辯人負責。

申辯人自從八十七年九月以海洋大學教授借調交通部擔任航政司司長一職迄今將近三年以來，莫不忠於職守，盡心盡力期望做好每一件事情。惟基於航政司主管海運（包括港務、船舶、船員、航務及海事等）、空運及氣象等三大業務，在僅有三十餘人力承辦的情況下，產生人少事繁的根本問題。再加上八十八年精省之後，航政司在沒有增加人力的情況下，接管了

原省交通處主管的四個港務局的業務，更加重航政司全體人員的工作負擔與責任，九十年元月一日開辦金馬小三通，航政司同仁更是夙夜匪懈，無眠無休的工作。

基於上述航政司工作負擔考量，本案容有因擔任交通部航政司司長的申辯人未能督導基層承辦單位海事科勤於追蹤控管及時簽報案情發展而在程序上有未盡周延之處，以致申辯人及海事科張科長光正分受申誠兩次及記過之行政處分，惟申辯人應無彈劾案文所稱違反公務員服務法第一、五、七條規定公務員「應忠心努力、謹慎勤勉、執行職務，應力求切實」等規定之情事。

肆、後語：

申辯人在辦理本案之過程鞠躬盡瘁之餘，有感覺個人有限之能力實無法應付及承擔及勝任因海難救護所衍生之責任，業於三月二十三日向部長提出辭呈【附件十四】，並獲部長諒解於七月三日批准，即將於七月十六日歸建返回海洋大學續任教職。期盼將來更能將服務公職期間之經驗傳承予海運學界，共同集思廣義，設法在諸多限制之下謀求進一步強化我國海難搜救與污染處理能力之道。

伍、提出左列附件（附件一～附件十四略）。

乙、阮國棟部分：

壹、第一次申辯：

為希臘籍阿瑪斯輪洩油污染事件受彈劾經移送審議案件，依法提出申辯書事：緣申辯人前為行政院環境保護署（以下簡稱「環保署」）水質保護處（以下簡稱「水保處」）十二職等處長，任職期間自八十四年一月十九日起迄至九十年二月七日止，現任該署技監兼科技顧問室主任，爰先敘明。按希臘籍阿瑪斯輪於九十年一月十四日擱淺在恆春墾丁外海，同年月十九日開始漏油，造成墾丁國家公園龍坑生態保護區沿岸污染（以下簡稱「本件事故」），嗣監察院竟以申辯人未及成立應變小組、春節期間照常放假未盡職責、未持續追蹤交通部所屬辦理情形及一味寄望船東處理而錯失時機等理由，以九十年六月十二日以九十年度劾字第六號彈劾案提案彈劾，並移送鈞會審議。惟查該院所舉申辯人應受彈劾之事由與實情或有出入，實難令申辯人甘服，爰將其事實及理由分述如後：

一、彈劾案文所指申辯人「對本案缺乏危機意識及危機管理臨機決斷能力，復未依該署林前署長指示，立即成立應變工作小組，延宕命令執行，致喪失防制油污擴散搶救先機」部分：

(一)按海洋污染防治法（以下簡稱「海污法」）於八十九

年十一月一日經總統公布施行後，水保處即著手實施相關子法之草擬工作，而由於相關子法達數十項之多，而該處編制主管海洋污染事項之承辦人員僅科長及技正兩人而已，因此本件事故發生之一月中旬之際，距海污法公布施行僅短短兩個半月，就該法第十條第一項所定行政院重大海洋污染事件處理專案小組及中央主管機關一即環保署海洋污染事件處理工作小組之相關設置及工作要點均未及訂定完成。

(二)申辯人在相關子法一包括該法第十條第一項所定之海洋污染事件處理工作小組相關設置要點均仍未及制定之際，仍承環保署林前署長俊義先生之命，本於職權協調屏東縣環境保護局（以下簡稱「環保局」）先行於一月十五日成立應變小組，除以局長徐和成為小組召集人外，其成員尚包括秘書施文峰、課長高仁和、技士黃信順、約聘人員謝錦彰、錢湘媛及孔乃玉等七人，此有環保局空氣水質保護課一月十五日簽呈可證確已成立緊急應變小組（證一）。

(三)除了上開緊急應變小組外，環保署水保處也在申辯人的督導下，迅速協調相關單位代表建立「初期工作團隊」，納編包括環保署水保處及督察大隊南區隊、海岸巡防署（勤務指揮中心及海洋巡防總局）、國

防部（衡山指揮所）、內政部營建署（墾丁國家公園管理處）、交通部航政司（花蓮港務局災害處理中心）、屏東縣政府（環保局應變小組）、恆春清潔隊等單位外，另協請民間包括中油公司（儲運室及大林所）、中華海事公證公司、寶威船務代理公司、台灣海運公司、新加坡 SMIT 國際海難拖救公司、國際船東污染聯盟（The International Tanker Owners Pollution Federation Limited，即 ITOPF）等單位，直接在屏東墾丁事故現場進行緊急應變處理，並由環保署相關同仁負責縱向聯繫及與其他部會橫向協調工作（關於此一初期工作網成員、聯繫方式及編制，詳見證二）；另觀諸彈劾文第三十二頁指出「……一月十九日電請中油協助抽取擱淺船隻之殘油……均無具體防止或減輕油污之效果後，乃接受中油之建議……」等語，亦可證當時確已有應變處理之工作團隊，否則曷有中油協助抽取，又曷能在處理無效果後由中油提出後續處理之建議？

（四）誠如上開（一）所述，本件事務發生之時，關於海污法第十條第一項所定行政院重大海洋污染事件處理專案小組及中央主管機關一即環保署海洋污染事件處理工作小組未有設置要點以為依據，因此就形式名稱上未成立所謂「專案小組」、「工作小組」甚或是

「應變小組」，惟實際上在本件事務發生之始一即油料尚未大量外洩前，申辯人即已完成地方政府與中央政府間以及中央政府各部會間之縱向及橫向協調聯繫之事件處理團隊，甚至包括國際間夙負盛名的油污處理技術顧問一即 ITOPF，及距我國最近且亦為東南亞經驗相當豐富的 SMIT 海難事故拖救公司在內，以掌握現場全般狀況並迅速因應處理。監察院未及細查及此，僅以形式上或名義上未見海污法所定之「專案小組」、「工作小組」甚或是「應變小組」，即以為申辯人延宕命令執行致喪失防制油污擴散搶救先機云云，洵屬誤會。

二、彈劾案文所指申辯人「於春節期間照常放假，未盡職責」部分：

（一）按春節期間因本件事務現場海象、天候惡劣，無從進一步清除油污或防堵油污影響範圍的擴大，但申辯人雖未親臨事故現場，但仍透過當時在現場之水保處宋科長浚萍以及緊急應變工作團隊，每二至三小時的電話通聯以掌控現場處理以及與相關部會單位的協調聯繫，並非如監察院彈劾文所指坐視不顧或未設法聯繫有關部會主管協助解決。

（二）關於通報權責之劃定問題，海污法雖然公布施行，然在該法通過前所建立之通報系統仍應有效運作為

是，關於此部分可以從依商港法授權成立之「海難救護委員會」及依災害防救法所建立起之通報體系兩方面來說明。

1. 針對船舶起因之油污染事件（含一般操作性之排放以及就海難或其他意外事故所造成的油污染事故），交通部主管之商港法、海水污染管理規則及海難救護機構組織及作業辦法等相關規定除科以船長或船舶所有人負有一定的義務外，並針對事故之調查、事後油污之清除、費用之索賠，甚至包括毀壞裝載排洩油之船舶，燒毀排出油或處分現場附近海域之財產等緊急措施之採行定有詳細之處理規定。依現行通報體系係由交通部海難救護委員會通報船舶救助中心及搜救協調中心後，始通報予環保單位，此有如證三之海上重大油污染通報體系表可證屬實。

2. 災害防救法第二條明定，行政院環境保護署所主管之災害防救業務專係針對毒性化學物質災害，至於海難事件則係由交通部主管之，而行政院八十九年九月十八日台八十九內字第二七四六號函（證四）修正災害緊急通報作業規定第四之五明定：「災害防救業務主管機關接獲災害訊息時，應立即通報行政院災害防救委員會及行政院國家

搜救指揮中心，採取必要之應變措施，並向行政院陳報。」準此以言，本事故性質上屬海難事件而非毒性化學物質之災害，環保署自非災害防救業務主管機關，其通報自亦非由環保署為之，亦不待言。

三、彈劾案文所指申辯人「未持續追蹤交通部之辦理情形，致坐失處理時效，欠缺緊急事故追蹤處理之觀念」部分：

(一) 按中央政府依權責劃分部會，各部會間本應協調合作，但卻不互相隸屬；惟因特殊事件而有成立跨部會之應變小組時，亦以協調、聯繫、整合不同角度專業意見以為決策依據之目的為主，而非某一主管部會都因此取得一定之權限以監督各單位之執行或縱向聯繫。

(二) 查本件事務發生之始，屏東縣環保局在申辯人指示下迅速成立了「緊急應變小組」，並協調各相關部會建立初期的工作團隊。準此以言，申辯人承署長之命或為因應緊急情況之發生時所下達之一定指示，自應由各相關部會派駐事發現場之人員自行通報為是。申辯人僅係環保署主管本次事故之業管單位一水保處十二職等處長，針對交通部內部之事項通報程序及成果，尚難直接加以置喙。

(三)更何況，本件事故係海污法通過施行後臺灣周邊海域所發生之第一件重大海洋污染事件，國內非但未夠之專業人力、設備或機具等，甚且未有相關行政機關動員、協調、聯繫等工作經驗之傳承，因此申辯人在屏東工作團隊組成運作後，自然係以該團隊為決策及相關協調、聯繫之中心，以避免耗費大量人力、物力及時間在溝通協調工作，致執行事項受到影響，豈有再另闢與其他部會主管之另個「溝通管道」之必要？如果所謂緊急事故所成立之應變工作中心或小組成立運作之後，又必須由申辯人一再地重複進行溝通協調工作，則應變工作中心或小組豈非功能不彰而徒具形式而已？而本件事故之應變過程，須隨時掌握現場天候、海象等不可抗力因素，隨時決定防污或除污方法及工作之進行，如果申辯人必須耗費大量人力、物力及時間在溝通協調工作上，試問又如何能有餘力去掌握全般狀況及應變處理？

(四)未查，本件事故發生後，申辯人協調各單位及屏東縣環保局組成應變處理工作團隊，執行本件事故之應變處理工作時，自然亦將該團隊視為各部會掌握第一手資訊的聯繫中心。申辯人本於行政倫常，避免直接涉入追蹤管理非自己主管之部屬，另一方面

業經規劃組成應變工作團隊以為相關後續處理之協調聯繫中心。原監察院彈劾文中一再指摘申辯人應有一「緊急事故追蹤處理」之觀念，不外要求申辯人介入其他部會之內部通報及作業流程，非但與申辯人日常職掌不符，甚且有違一般行政分工之倫常，是否允當已不無疑問；尤有甚者，在本件重大污染事故發生之際，諸事千頭萬緒，若竟連其他部會內部之通報及作業均應由申辯人一手掌握並監督，則行政分工即再無存在必要，而職司溝通、協調及聯繫中心之緊急應變小組或中心成員亦復空有其名而無其實，如此劃定權責以認申辯顯有違失，未免失之偏頗。

四、彈劾案文所指申辯人「寄望船方妥善處理，坐失處理油污最佳時機」部分：

(一)按依上開一之說明，申辯人在本件事故發生之始即已承環保署林前署長之意，於屏東墾丁事故現場成立工作團隊進行應變處理，其中除我國中油公司、中華海事公證公司（兩者皆與本件事故肇事船舶阿瑪斯輪船東無涉）等在處理油污或海難事件較有經驗之民間企業外，另亦與國際間夙負盛名的油污處理技術顧問一即 ITOPI，及距我國最近且亦為東南亞經驗相當豐富的 SMIT 海難事故拖救公司維持

密切聯繫，並本於尊重專業之立場，借重 ITOPE 及 SMIT 公司的經驗以妥善處理本件事故。

(二) 查本件事故船舶之船舶所有人責任保險公司一即 GARD P&I 為避免損失繼續擴大，於一月十六日立即商請新加坡 SMIT 海難拖救公司派遣救難船 OCEAN QUEEN 號到達臺灣待命以隨時應變處理，隨行應變技術人員包括六位新加坡人員、四位當地潛水人員及其他單位的人員七位，除此之外尚有鋼板工作船乙艘在高雄港備便待命。嗣後三天陸續加入救援技術成員，其中另外包括 ITOPE 的技術顧問 RIC HARD SANTNER（關於其個人資料，詳見證四所示 ITOPE HAND-BOOK 2001/2002 影本第二十五頁），使得整個處理專家成員已達十四位之多。而該團隊成員並每天提出包括阿瑪斯輪現狀、海象、天候、當日處理進度、工作時程表及未來二十四小時內之預計工作計畫等項目之報告（詳如證五），以為我國政府監督之依據。觀諸 SMIT 公司之逐日報告可以得知，每日都不斷試圖進行相關救援工作，包括對所有泵浦、管線及汽油壓狀況之監控及修復，以及逐次地謹慎抽取存油等等。

(三) 次查，ITOPE 係屬非營利性質之專業海洋污染事件之技術顧問機構，自一九六八年成立迄今已達三十

年之久，全世界油污事件有一半以上均由 ITOPE 參與處理，其技術顧問亦曾對全球八十個以上國家約四百多次船舶油污事件之清理、環境與經濟影響以及後續賠償等事項提供顧問服務，此有如證三所示 ITOPE HANDBOOK 2001/2002 影本第三頁之簡介說明可證屬實。在本件事故發生之初，ITOPE 便派遣其資深技術顧問 RICHARD SANTNER 於一月十九日到達事故現場與 SMIT 公司救難人員進行合作，嗣並派遣技術顧問 CHANTAL GUENETTE（關於其個人資料，詳見證三所示 ITOPE HANDBOOK 2001/2002 影本第三十五頁）來臺繼續協助處理本件事故。

(四) 另查，我國長期以來對於海難事件造成之洩油污染意外，均欠缺相關應變處理之人員、設備及機具，甚至連處理經驗之交流及傳承亦付之闕如。本件事故發生之始，申辯人雖已召集相關部會人員成立緊急應變處理團隊，但仍有賴專業技術人員及顧問之協助，因此包括 ITOPE 及 SMIT 公司的相關技術人員對油污污染事件之處理之專業能力及公信力，在國際間均夙負盛名，故相關應變人員自無悍然拒絕相信其專業判斷之理。監察院彈劾文中未探究 ITOPE 及 SMIT 公司之性質，亦未明確區分兩者專業意見

並不同於船東方面之說詞，遽認申辯人採信此一專業判斷結果，係船方以氣候不佳、海象惡劣等說辭為其處理油污成效不彰提出辯解云云，洵屬謬誤。

(五)末查，原監察院彈劾文有謂：「……未體認即使攔油索攔截油污成效有限，……更免於『政府無能』之輿論指責」云云，不外指申辯人應以非理性專業之「輿情」為處理準則，而非專家之客觀理性判斷；準此以言，豈非要求政府技術官僚都應摒棄本身之專業理性，悉以輿論媒體之觀點及看法為據？以此為由論斷申辯人違失責任重大，尚難謂為允當自待言。

綜上所述，在本件事故應變處理上，由於海污法通過施行未久，而適逢國內輿情環保意識抬頭，使得國人對政府之處理難免有過高的期待；再加上政局紛擾已久，此一議題被少數人提出以為攻訐新政府施政效能之藉口。致使因天候、海象不佳而困難重重的污染防治及清除工作效能，為國人及輿論所不諒解，並使申辯人因此遭受監察院之彈劾。經查監察院彈劾文中所指申辯人重大違失之理由有四，惟若非屬誤會，即有失之偏頗或尚欠公允，殊難令申辯人甘服，故提出事實理由及證據方法如上，

爰依法提出申覆書，爰請鈞會從輕量處，以維申辯人清譽，實應德便。

五提出左列證據（證一～證六略）。

貳、第二次申辯：

為希臘籍阿瑪斯輪洩油污染事件受彈劾經移送審議案件，依法續呈申辯書事：

一、彈劾案文所指申辯人「誤判情勢，將此重大污染事件，稱為一般事件，未依林前署長批示辦理」部分：

(一)查水保處陳報署長及影本分陳二位副署長、主秘的有關阿瑪斯號事件報告，自一月十五日作成第一份以迄，均採「重大案件」摘要報告格式製作（詳參證七），足見所有同仁均自開始即認定為重大事件，自未有不依署長指示辦理或誤判情勢之事。

(二)復查，彈劾文第二十一頁，有關一月二十日記事，載曰：「林前署長鑒於漏油情形嚴重，乃於下午……函請交通部……」（彈劾案文附證六十一），與事實尚有出入。按林前署長僅在一月二十日中午召開臨時主管會報有口頭指示申辯人妥為處理，申辯人立即在會後即下午三時召開緊急處理會議，而由水保處（二層決行批發公文）函請交通部處理。且函文中特別要求寫清楚是已造成嚴重污染，要求依相關法條如何動員等（申辯人特別指示，時楊技正、宋

科長、林副處長均在場可資為證），既然申辯人一再強調污染嚴重，豈有又誤判情勢、視為一般事件之理？

(三)又查，彈劾案文第三十一頁等共舉林前署長在環保署內部陳核文件之一月十九日批示一份（彈劾案文附證七十一）、一月二十日批示三份（彈劾案文附證七十二、證七十三、證七十四），所有四份文件中，僅最後一份（彈劾案文附證七十四）係由水保處陳報，署長於一月二十日批示，迄至該文退回水保處由申辯人複閱時已是在一月二十九日，申辯人並立即指示水保處同仁應為後續事項；至於前三文件，則申辯人自始至終未曾與聞，因係由管考處（督察大隊）陳核，署長若在其上批示水保處應辦或阮處長應辦，依公文流程規定，應送會當事人即承辦人複閱並答詢意見，日期。上述書面資料部分之疑竇，並不表示林前署長在一月二十日未曾傳達指示，事實上前已述及，有關阿瑪斯號案件，阮處長接受林前署長的第一個指示，係在一月二十日加開的臨時主管會報中口頭指示妥為處理，申辯人並立即加緊處理，於元月二十九日春節後上班的團拜機會，申辯人立即口頭向林署長報告處理現況，依海污法第三十二條要求船東加速清理等做法，並在書面簽

報，署長並未不滿或另有新指示，於一月十五日事發至二十日署長口頭指示前，申辯人即主動辦理許多海污法所定之應變事項，二十九日接到一月二十日批示後，更積極為二月一日的會議準備，並非如彈劾文延伸之指責「對於上級長官所發命令及指示，自應遵守，本有忠誠、服從與切實執行之義務，……不得一意孤行，惟渠卻枉顧長官之命令，堅持己見……」，所謂「一意孤行，枉顧命令、堅持己見」之指控，確非事實，申辯人實難承擔。

二、彈劾案文所指申辯人在監院約詢時之說詞，諸多遭切片段之誤解，必須重新釐清之部分：

(一)「惟該員於四月六日接受本院詢問……堅持依海污法第三十二條……」，申辯人在文字及口頭上均表示有三個不悔的堅持，事實上事發半年，各界深入了解討論後仍然證明三個堅持是對的。例如堅持依海污法第三十二條去執行，目前按日連罰一億元以上，申辯人領導訂定海污法，耗時三年多，當然不會知法犯法，故意或疏忽不執行第十條之規定。申辯人所謂堅持係指海污法及實務技術部分，並非堅持己見而不執行署長指示，在彈劾文中第三十六頁斷章取義地引述署長說明「在此敘明本人一月十五日、一月十九日、一月二十四日（恐為一月二十日之

筆誤）先後有明確之指示，雖阮處長未立即處理：「，而誤以為係指摘申辯人，致有所謂「堅持己見而不執行署長指示」等語之誤解。

(二)「民情之反映更有所疏失」，原意係指事發後，居然有當地人故意將市場原來的魚倒入油污中，誘導媒體報導等諸多不利情況未能及時澄清及反應，並非指申辯人在油污事故的應變處理上有所疏失。

(三)「分工辦法未定……便發生……誠感遺憾！」，跟海污法草案送行政院及立法院時，以充分準備相關子法，所以才有一年的委辦計畫，但應變分工各部會意見分歧、困難重重，申辯人的遺憾是指此。然而事件發生在海污法頒行二個半月後，依行政院向來的行政先例，相關子法在半年內訂定即可，有些難度較高的法規，甚至在一年以上均未能完成訂定，監察院未能體察實際上的期待可能性，以此苛責申辯人有所疏失，自難令人信服。

(四)「因本人忽略了政治敏感度及民情」，事實上當時所言只在指出外界對名詞（所謂專案小組及應變小組均非海污法第十條之用語）的迷惑。事實上，自一月十五日即開始有緊急應變處理團隊的運作，但輿論並不了解內情而未有正確報導。

(五)「一月十八日沒有動員，係有疏失」，實乃因一月十

八日尚未確定油已外漏，所謂動員，或搶救先機是
否有疏失，所指應不在環保單位或海污法規定，因
港務單位平常有採購設備及預備任務，在海上作業
能否進行是一回事，但反要求環保單位（無船、無
人、無設備的情況下）動員無異緣木求魚。

三、彈劾案文所指申辯人「阮員記過懲罰人事令（彈劾案
文附證八十一），可資左按」部分：

查阿瑪斯號案件議處階段分明，首先由張院長俊
雄在二月七日院會中訴取輿情反映，尚未深入調查即
指責環保署僅以公文往返，處理緩慢，研考會主秘室
在院會中呼應院長看法，予以定罪，研考會調查小組
到署，申辯人未受調查（若非有人故意，何至於關鍵
人物不受徵詢辯解之理）即予定罪，調查後發現還有
更重要的關係人：交通部，才會引發部長辭職風波。
證明當初院會之責備已有一些誤導或誤解，待至環署
人評會依研考會之文字作成記過懲處，但懲處理由中
，有關海污法通過後未訂子法，未通報行政院，未積
極謀求對策等均無法令申辯人甘服，已如前述，但申
辯人在研考會的調查及移送過程中，並無申辯之機會
。是以參採該項懲處證據，尚欠公允。

四、彈劾案文所指申辯人「……已坐失處理先機，該員欠
缺應有之警覺，自有違失」部分：

(一)查阿瑪斯號案件，可分「船體鐵砂及殘油部分」及「已飄至岸邊浮油清除部分」(事實上更重要的蒐證、證據保全、追償部分，申辯人一開始即立即採取行動拍攝存證等及要求海污法每一條均必須不能遺漏)，前者至六月底颱風過境，船體仍未拖成，殘油抽除在早期即由 SMTI 公司進行大半，岸邊浮油限時清除是否明智，至今仍有許多專家對增闢棧道大量人力器材進用等持不同看法。所謂「能否第一時間搶救」、「為什麼不設攔油索?」、「為什麼不用化油劑?」、「若同一地點，隔一年再重複發生一次，我們能有什麼處理先機，可以不讓大風大浪環境下，漏油飄到距船體不到一公里多的岩岸?」(關於除污方法，詳見如證八所示剪報資料)可惜均不被採納而視為辯詞，並以此相責，更何況這些均非申辯人職掌。工業局九十年六月出刊的「工安環保報導」即指出：「……由於海象惡劣遲遲無法移除，因而在海上待了四個多月。船公司未能在期限內提出船體移除計畫及執行船艙油料移除工作，故設在墾管處的跨部會緊急應變中心，已指示屏東縣環保局從三月一日起依海污法第三十二條之規定，按日處最高罰款額度一百五十萬元……船公司委託的海事公司直到五月九日才開始執行船體抽油工作，……海

污法罰額沒有上限……阿瑪斯號已創下國內環保罰款的天價紀錄。」

(二)復查監院於九十年六月十九日公布糾正行政院等六機關，針對行政院部分「政院長期未釐清環保署與交通部對海難所衍生海洋污染處理的權責與先機，致臨危慌亂，權責不明，坐失處理良機……」，既然坐失良機係因權責不明，公務員依法行政何錯之有？事實上，申辯人倒不認為二機關權責不明，海上防止油洩漏及第一時間搶救之器材、設備、人力在某一單位，就是權責所在，何況海難救護委員會及海污法立法意旨、功能設計均已明顯，以其他部會之權責相責難，實非應得(關於救災權責，詳見如證九所示聯合報今年二月十四日之社論)。

五、彈劾案文所指申辯人「顯已違反公務員服務法……，……應謹慎勤勉……應力求切實之規定」及「廢弛職務，嚴重失職，枉顧法令及職責，處理不當……」部分：

(一)綜上開各項申辯理由，申辯人積極研訂海污法三年有餘，促成立法建立制度，本應有功，豈料各界誤解海污法有取代海難救援油污之既有系統，對環保署有過多誤解導致過多期待與指責。申辯人研訂該法，焉有故意廢弛不顧，枉顧之理，況且證諸一月

十五日事件伊始所採各項作為，完全以行使海污法為依歸。

(二)再查是否有「處理不當」之技術問題，或能有替代方案而因廢弛而未進行之處，均可以元月七日由署長親自指揮，各界相對積極投入後的所有作法及效果，回溯初期作法並無處理不當，已在上開多項申辯中敘明，截至二月五日止，除油人力、設備及實際除油量均不遜於後期，且殘船殘渣殘油之處理，亦仍因循初期模式，責由船方代表處理，並無處理不當之過失（參證十之說明）。

(三)申辯人自服公職以還，清廉自持，十二年來不貪圖不該得的一毛錢，不偷懶不該有的一分鐘，每天清晨七點上班，晚上七點下班，全力付出，不圖任何權勢官位，同儕均有認同口碑，任職期間，遑論廢弛職務，曾針對「公廁清理計畫」、「化學緊急處理計畫」、「高屏溪等五大流域水源區豬隻禁養計畫」等借用別機關之法規（例如自來水法等），積極做污染源的根本去除工作，所為無他，本於專業良知，愛這塊土地，恨所有污染行為，十二年來憑專業知能，不與外界有任何利益互動，曾於八十五年榮獲行政院模範公務員獎，亦可能因不徇私、不妥協個性與作為，為少數人所攻訐與不諒解。事件發生後

，許多有意無意的誤解、批評與指控，對申辯人一向任事單純、專業廉潔、忠心職守、戮力從公、積極任事的形象已遭受莫大傷害，且對所有奉公守法的公務員之基本尊嚴均不公允。

六續提出左列證據（證七～證十略）。

叁、第三次申辯：

為希臘籍阿瑪斯輪洩油污染事件受彈劾經移送審議案件，針對監察院「核閱意見」，依九十年十月十五日公務員懲戒委員會查詢會議決定，提出再申辯事：

一、彈劾案文及「核閱意見」所指申辯人「未及時成立緊急應變小組及枉非法令以授權地方政府辦理」部分：

(一)查攔淺案初期工作團隊即涵蓋縱向（行政院環境保護署內部科長、處長、署長以及中央一行政院環境保護署與地方一屏東縣環保局間）及橫向（國防部、海巡署、屏東縣政府、中油公司、港務局……等）協調聯繫機制，並且依海污法第三十二條規定，整合屏東縣之應變小組在現場進行相關工作，洵屬當時所有工作同仁均一致認同的作法，實非申辯人一人枉非法令，一意孤行的罪過（證十一）。

(二)至於當時所有工作團隊緊急應變的做法，申辯人如何派員積極參與，均有紀錄逐一記載，至為明確（證十二）；甚且，依海污法第三十二條規定進行緊急

處理，為所有環保同仁，熟悉海污法者都有之共識，實非申辯人一人所能枉乖或擴張裁量解釋（證十三）。

(三) 揆諸監察院核閱意見(二)有謂「……屏東縣環保局所成立之緊急應變小組，取代環保署原應成立之緊急應變小組……」等語，更是與事實不符。經查，事發當時除屏東縣環保局迅即於一月十五日成立緊急應變小組外，申辯人亦督導行政院環境保護署納編各相關中央主管部會及民間業者，在未有相關子法以為依循之情況下，成立應變之「初期工作團隊」（此可參七月二日申辯書證二），形式上雖無海污法所定之「專案小組」、「工作小組」甚或是「應變小組」等名義，運作上卻有其實，殊無核閱意見所指「……謂屏東縣環保局所成立之緊急應變小組，取代環保署原應成立之緊急應變小組……」等情。由是觀之，亦益得見監察院之彈劾結果，實出於對事實認定之謬誤，殊令申辯人難以甘服。

(四) 所指「惟自本彈劾案文附件之證七十一及證七十三備註欄清楚載明『本報告已影印分送水保處』，足證阮員所辯要屬卸責之詞，委無足採。」更是未能詳察而誤下斷語所致。按備註欄所分送之文件是尚未核示之原提報部分，重大案件依環保署規定，必須

先影印分送各單位而已。惟在署長批示後根本未曾由申辯人覆閱過，此觀諸其上未有覆閱章即可知申辯人所述非虛，殊不知監察院何以一再執此認為申辯人明知署長批示緊急處置之重大案件公文云云！二、彈劾案文及「核閱意見」所指申辯人「未及時通報行政院」部分：

(一) 查行政院新頒「災害緊急通報作業規定」中，有關災害範圍分類，環保署部分除水災、風災等須配合通報及進駐應變中心外，主要以「毒性化學物質災害」為主，海洋油污則涵蓋在「海難與陸上交通事故」中，已至為明確（證十四）。

(二) 又查災害防救法中明文規定之「海水、海上、海難油污及有毒物質之消除、救護」等均未更動，並未改列為環保署須通報之職掌（證十五）。

(三) 再查陸上漏油等規定，依環保署規定之應變體系，因有區隊之編制，屬地方執行面對污染訊息之通報以大隊長（管考處處長兼）為主軸，並非水保處處長。行政院研考會調查時，既未要求申辯人出席，也沒有徵詢任何意見，逕做成報告而任何環保署人評會依其報告做成記過處分，容或有誤（證十六）。三、彈劾案文及「核閱意見」所指申辯人「誘稱渠被記過之原因，……係因新任署長到任後，……以手諭交辦

，……」部分：

(一)在「核閱意見」中所謂「惟查阮員之遭受記過處分，係因新任……人事部門依法查明議處……」，申辯人認為顯係公務人員提供不實之情，使監察委員於核閱意見有不實之記載。

(二)實情確定的是：環保署人事部門並未做調查，新任署長交辦的是研考會調查報告之片斷（因事涉交通部長等內容，並未全部公開），有關申辯人（阮前處長）之部分，人事單位即附會並據以提交人評會，甚至未通知申辯人到會辯解說明，行政院研考會及環署人事部門處理本案，罔顧行政程序及申辯人權益，已有嚴重違失，其認事用法是否正確無誤，即已不無疑問；監察院未就此再為詳查，遽以為認定申辯人疏失之依據，不啻陷申辯人於無辯解之機會（證十七、證十八）。

四彈劾案文及「核閱意見」所指申辯人「未積極採取有效應變措施」部分：

(一)查礁岩生態區油污清除，眾說不一，方法也很多，唯至今仍應相信國外專家意見是對的：「所附油污為中級燃料油，介於汽油與原油之間，很快會風化，建議由大浪拍打，自然分解」（證十九、證二十）。

(二)申辯人積極作為很多，例如協調中油公司動員等，

均可在大事記中查明，惟對生態影響之考量，均是決策作為最重要的因素，許多證詞均證明當初申辯人的考量是正確的，茲略舉一、二專家所言，以為印證：「當地屬於高能量海浪衝擊地區，海洋自淨能力強」，「因壓力而限時除油，可能是不智的。」不但國外專家說，國內學者也在事後印證了此一技術觀點。管輪（海大教授，聯合報 90.2.10）：「眼前尤其令人擔心的是，在上級及輿論壓力下環保署過於強調係是海面浮油及海岸是否清除乾淨等表象問題……，依過去長期經驗，這些方法的復原有效性不僅遠不及利用海洋本身的自淨力量，甚所造成的負面效果甚至往往遠超過正面的……。」「當地地形特殊，除油棧道開闢須兼顧生態及法令」，即令事後受輿論壓力，加速除油，仍有人持不同意見。蔡勳雄（前署長 90.2.12 聯合報）：「龍坑海岸係屬於國家公園生態保護區，目前由國防部進駐協助清油工作，並不符合現行法令體制。而且大量人員進入該生態敏感地區，容易對現有的陸地生態造成不利影響……。」

五結語：

查申辯人本欲無言，不願意再做辯解（若所有辯解均為「卸責之詞」、「矛盾互見」、「不足採信」），憶

及「物種起源」、「天體中心」冒犯當時皇權思維等歷史教訓，赫胥黎的證詞（附件一）殊為難能可貴；士可殺、不可辱。申辯人不在卸責，申辯人不畏任何權勢與傷害或犧牲，更不計名位，但求有科學事證，並求還一個公道而已。

六續提出左列證據（證十一～證二十、附件一略）。

監察院原提案委員對於申辯書之核閱意見：

希臘籍阿瑪斯輪於墾丁龍坑附近擱淺造成大規模洩油，致使當地海域遭受嚴重污染乙案，交通部航政司司長吳榮貴枉顧權責、有虧職守，於案發後未迅即協調國軍清除油污，亦未即時向上陳報油污嚴重擴散情形，復未督飭及追蹤所屬限制船員出境之辦理進度，且未於第一時間前往現場指揮救災；行政院環境保護署水質保護處前處長阮國棟怠忽職守、枉乖法令，未依署長指示立即成立應變工作小組暨未依規定進駐及成立緊急應變作業中心，復明知春節期間無法僱得除污工人，卻未有效處理，另該員雖督導所屬函請交通部協調國軍處理油污，惟未追蹤該部之辦理進度，且誤判情勢，未即時向行政院層報油污嚴重擴散之情形，衡渠二員之失職行為，使當地生態保護區與漁產資源遭受嚴重油污及破壞，違失情節至為灼然，均核有重大違失，嚴重斲傷公務員形象，均有違公務員服務法規定，應負違法失職之責。渠等所申辯各節無非卸責之詞，委

無可採，茲說明如次：

一、有關被付懲戒人吳榮貴部分：

(一)被付懲戒人吳榮貴（以下簡稱吳員）擔任中華民國海難救護委員會執行秘書，商港法第三十六條規定：「為維護船舶航行安全，救助遇難船舶，處理海水油污及有毒物質，交通部得會同國防部設立海難救護機關；其辦法由交通部會同國防部定之。」交通部乃依上開規定會銜國防部訂定「海難救護機構組織及作業辦法」，該辦法第三條規定：「為維護船舶航行安全，救助遇難船舶，處理海水油污及有毒物質，由交通部會同國防部組設中華民國海難救護委員會。」同辦法第四條規定：「海難救護委員會任務如左：：一、海上油污及有毒物質之消除及處理。：：二、四海難及海水油污與有毒物質涉及國際爭端事務協助之處理。三、海難救助、海水油污及有毒物質國際公約、規章及外國法令之蒐集與研究。四、海難協助、海水油污與有毒物質法令規章及作業手冊之研議。五、其他有關海難救助之處理」，又交通部依商港法第五十條第一項規定訂定之「海水污染管理規則」第三十九條亦規定：「為維護船舶航行安全、救助遇難船舶、處理海水油污及有毒物質，由交通部會同國防部設立海難救護機構處理之」。對於上開法定職

責，吳員應負推動與執行之責，合先敘明。

(二)查被付懲戒人吳榮貴所提申辯書無非以「商港法」與「海洋污染防治法」之字面意義，認定「海洋污染處理」全屬行政院環境保護署（以下簡稱環保署）之權責，而與交通部無涉。然查該二機關依上開法律之規定，對於「海洋污染處理」均有其相關之職責。簡言之，交通部應依商港法、海難救護機構組織及作業辦法、海水污染管制規則之規定辦理相關事項，環保署則應依海洋污染防治法之規定辦理相關事項，並非以「海洋污染處理」涉及跨部會之權責，即得怠於執行主管法令所定職責。況前揭中華民國海難救護委員會之任務設計，乃在整合各部會之權責，被付懲戒人吳榮貴擔任該委員會執行秘書，未依上開法令規定，善盡職責，本院所提彈劾案文，業已指證歷歷，說明甚詳，自不容空言卸責。次查類此「海洋污染處理」橫跨數個主管機關之事項甚多，亦不乏昔日因主管機關推卸職責，怠於執行本機關所主管之法令，卻寄望他機關執行其所主管之法令，致生災害之事件。諸如「汞污泥污染事件」、「八掌溪事件」、「高屏溪遭棄置廢溶劑污染飲用水事件」、「高屏大橋斷裂事件」乃至於本案，均為各主管機關因循苟且，相互推卸職責，致無辜

民眾身陷水火之案例，是以負責任之政府機關，遇有涉及國家整體利益、國家安全、公共安全之急迫事項，倘無法令強制禁止之規定，均應主動積極，發揮團隊力量，迅速、主動介入處理，而非以他機關亦有主管權責為由，消極等待他機關處理。準此，被付懲戒人吳榮貴徒以「商港法」與「海洋污染防治法」之字面意義，認定「海洋污染處理」全屬環保署之職責，自屬卸責之詞，衡其缺乏政府團隊觀念之消極怠職行為，殊有未洽。

(三)被付懲戒人吳榮貴申辯書第二頁所指：「交通部在油污處理上既非專業……一部分，查海洋污染防治法未制定前，六十六年已發生布拉格油輪漏油案、七十九年又發生之東方佳人號貨輪污染案、八十七年再度發生阿曼娜輪油污染案，上開案件皆由港務局、軍方、中油、漁政單位共同處理，其中港務局為交通部所屬機關，中油為經濟部所屬事業，漁政單位由行政院農業委員會（以下簡稱農委會）主管，軍方屬國防部指揮，前揭各機關（交通部、經濟部、農委會、國防部）均為「中華民國海難救護委員會」之委員。爰此，「中華民國海難救護委員會」業已累積多年經驗與專業，被付懲戒人吳榮貴擔任該委員會執行秘書，自有推動、執行之責，至為明確

。另被付懲戒人吳榮貴所提申辯書第三頁雖謂：「：我國政府除了監控與蒐證外，並無更有效的辦法介入代為處理」一部分，惟查危機處理應有「做最壞打算，但做最好之準備之積極行政觀念」，本案船方於九十年一月十八日知悉阿瑪斯貨輪發生小規模漏油，乃迄一月十九日發生大規模漏油，船方並未採取措施以防止、排除或減輕海洋污染，此時被付懲戒人吳榮貴應以「中華民國海難救護委員會」執行秘書身分，陳報該委員會主任委員（即交通部葉部長）及時在第一時間督導、協調該委員會成員，協同整合人力、物力、機具、設備、技術，為緊急之處理，方屬盡責，而非以「無更有效的辦法介入代為處理」為由，置龍坑生態保護區之環境災難於不顧，況本案嗣經環保署與國防部動員兵力介入處理後，龍坑生態保護區之油污程度已大幅降低，顯見事在人為，技術與設備之不足，均不足資為怠忽職責之藉口。

（四）被付懲戒人吳榮貴所提申辯書第四頁另謂：「……請環保署協助……」一部分，查交通部並未明確指出須請環保署提供何種協助？查環保署除具有污染處理技術外，並無除油船艦、空勘直升機、攔油索、運油卡車、吸油棉、護岸麻袋……等硬體設備，上開

硬體設備必須配合環保署之軟體（即：污染處理技術）方能有效處理海上油污，然查本案交通部於函請環保署協助之同時，並未主動提供除油船艦、空勘直升機、攔油索、運油卡車、吸油棉等硬體設備予環保署，該二機關之硬體與軟體未能結合，致無法執行海上之油污處理。況查油污污染第一時間，首要止漏，次為攔截油污，後為收集油染，上開緊急程序，全賴硬體設備方能執行，是以交通部函請環保署協助之公函，顯為徒具形式，推卸責任之明證。又吳員申辯書第五頁所指：「……環保署既為污染之主管機關，自可逕依海洋污染防治法協調國防部動員人力協助……」一部分，查海洋污染防治法第十條固規定：「為處理重大海洋污染事件，行政院得設重大海洋污染事件處理專案小組；為處理一般海洋污染事件，中央主管機關得設海洋污染事件處理工作小組。為處理重大海洋油污染緊急事件，中央主管機關應擬訂海洋油污染緊急應變計畫，報請行政院核定之。前項緊急應變計畫，應包含分工、通報系統、監測系統、訓練、設施、處理措施及其他相關事項。」惟案發當時，上開協調機制尚未建置完成，中華民國海難救護委員會亦未經撤銷，環保署為「中華民國海難救護委員會」委員之一，於九十

年一月二十日以(九〇)環署水字第〇〇五七四四號函請交通部依「海難救護機構組織及作業辦法」第四條規定，動員軍方人力、設備清除油污並非無據，被付懲戒人吳榮貴自不得以「……環保署既為污染之主管機關，自可逕依海洋污染防治法協調國防部動員人力協助……」作為免責之理由。

(五)被付懲戒人吳榮貴申辯書第八頁所指：「申辯人已依程序將本案案情及處理意見簽報部次長」部分，查行政院於八十九年七月二十六日召開第二六九二次院會，會中行政院院長指示訂定「災害緊急通報作業規定」，依該規定明定：「……三、災害範圍：指風災……海難……；……四、通報聯繫作業……；災害防救業務主管機關接獲災害訊息時，應立即通報行政院國家搜救指揮中心，採取必要之應變措施，並向行政院陳報……」，另九十年一月三日行政院召開第二七一六次會議，院長亦提示：「即將到來的春節假期長達八天，在此期間，無論中央各部會或是地方各縣市政府，都應有防患未然、制變機先的心理準備，預先建構通報及應變機制，確立對口的單位或人員，以備萬一遇有突發狀況時，即可妥為因應」，惟查本案發生後，交通部航政司遲至一月十八日方由謝科員擬具正式簽呈略以：「……據稱該輪現場有

一拖船待命，惟據判斷因船身已傾斜二十度……；拖救已不可行，海面有少許漏油現象約二平方公尺見方」，該簽呈經科長張光正、司長吳榮貴於同年月十九日核章後，二十日呈送交通部主任秘書、常務次長、政務次長及部長知悉；惟該簽呈表達之油污污染狀況係屬一月十七日十七時五十分時之情形，俟簽呈送達交通部主任秘書、政務次長、常務次長及部長知悉時，已是一月二十日，此時油污污染狀況並非如簽呈所載之「約二平方公尺見方」；航政司吳司長卻未就一月十九日以後大規模漏油之油污污染嚴重性及時向交通部部長及行政院陳報；致使交通部部長對於一月十九日以後之油污災情無以得知，對災情之掌握仍停留於簽呈上所指「海面有少許漏油現象約二平方公尺見方」之印象，致交通部部長誤認「海面有少許漏油現象約二平方公尺見方」之小區域污染無須通報行政院，此乃被付懲戒人吳榮貴未能督促所屬，即時反應一月十九日以後大規模漏油之油污污染嚴重災情使然，顯有違失。

(六)有關被付懲戒人吳榮貴申辯書第九頁所指：「跨部會處理油污……應由該署統一指揮」部分，查本案交通部應依商港法、海難救護機構組織及作業辦法、海水污染管制規則之規定辦理，環保署則應依海

洋污染防治法之規定辦理。次查前揭中華民國海難救護委員會之任務設計，即在整合各部會之權責，被付懲戒人吳榮貴位居該委員會執行秘書之要職，身負執行責任，允應至現場指揮監督各單位，蓋無疑義，至於環保署未依海洋污染防治法第十條規定辦理部分，本院已對該署水保處阮前處長國棟未依該署林前署長指示部分，提出彈劾在案。本案之關鍵點，應不在於何機關應至現場統一指揮，而係該二機關依主管之法令，皆應至現場指揮處理，否則即有執法怠惰之失。又被付懲戒人吳榮貴申辯書第十一頁所指：「……無法有效辦理外海緊急應變演練……」部分，按船舶漏油污染海洋屬於稀少性（Events Rare）事件，稀少性事件常令人忽略標準處理程序，因此平日之無預警演練有其必要性，事前聯合演練（包含：各機關間之書面及通信演練、實況演練……等），可提供於模擬狀況下之實務訓練、測試評估防污計畫效率、設備是否充足、技術可行性評估、動員人力狀況、縱向指揮與橫向協調機制之有效性、通訊管道之暢通、證據保全機制及喚起眾人之危機意識與強化應變技能……等，因此定期之聯合演練甚為重要，惟查被付懲戒人吳榮貴在交通部航政司司長於任內未辦理「中華民國海難救護

委員會」有關外海油污處理，中央與地方機關之緊急應變聯合演練。而政府機關預算與設備之不足為普遍之現象，對此現象，亦應有救災之替代方案，依循該替代方案執行演練，預算與設備之不足，自不足為怠職卸責之藉口。況被付懲戒人吳榮貴倘擬推動「中央與地方機關之緊急應變聯合演練」，自可協調經濟部動員中油桃油三號船隻協同演練，並非每次演練，均要動員龐大設備、人力、經費等。另各機關間之緊急「通報演練」、橫向協調與縱向指揮演練及緊急狀況處置之沙盤推演……等，均為演練方式之一，其所耗成本不高，自無被付懲戒人吳榮貴所指：「……無法有效辦理外海緊急應變演練……」之情形，是以吳員所辯，委無可採。

(七)被付懲戒人吳榮貴申辯書第十二頁雖提及於任內召開「中華民國海難救護委員會」會議之時間，惟該次會議係於案發後召開，另法律雖未規定召開「中華民國海難救護委員會」會議之時機，然此涉及公共安全、國家安全之事務，自應予以重視，列入施政重點，竟連續十年未召開，顯已悖離常情，致「中華民國海難救護委員會」成為有名無實之組織，自不得據以作為免責之理由。被付懲戒人吳榮貴所提已備有油污處理設備整合調度運用機制乙節，僅

行諸於文字，卻未落實執行，且設備長期缺乏，吳員所稱顯與事實不符。再被付懲戒人吳榮貴申辯書第十六頁雖提及已有「海事評定書」，惟「海事評定書」不等於「案例手冊」，二者之功能有別；又被付懲戒人吳榮貴申辯書第十七頁雖提及限制船員出境為環保署與花港局職責，然查交通部為花港局上級主管機關，對所屬自有監督之責，況查被付懲戒人吳榮貴為中華民國海難救護委員會之執行秘書，對於該委員會成員之執行事務，自屬責無旁貸，要難卸責。

(八)綜上，交通部與環保署對於海洋污染之處理，雖有不同之法令依據，惟均應依主管之法令各司其職，各盡其責，方能整合政府團隊力量，保護稀有而珍貴之國土資源，而非坐視環保署孤軍奮戰，又未及時提供援助，被付懲戒人吳榮貴所辯之詞，均無可採。

二、被付懲戒人阮國棟部分：

(一)依環保署分層負責明細表明揭：「海洋污染防治事項有關海洋污染防治之督導」，係屬水質保護處（以下簡稱水保處）處長權責，水保處處長對於海洋污染之防治，自應善盡督導及注意之義務，又水質保護處為海洋污染防治之策劃、指導、監督或執行之業

務主導單位，行政院環境保護署組織條例第七條定有明文，準此，水保處處長對於海洋污染防治之策劃、指導、監督或執行業務之遂行，自屬責無旁貸。又海洋污染防治法第十條第一項明定：「為處理重大海洋污染事件，行政院得設重大海洋污染事件處理專案小組；為處理一般海洋污染事件，中央主管機關得設海洋污染事件處理工作小組」，且按環保署災害防救緊急應變小組設置要點之編組及職掌區分表亦明揭：「水保處處長為該應變小組委員，負責督導辦理災害後嚴重水質污染區之劃定、隔離、處理、及其追蹤管制有關事宜」，且上揭應變小組設置要點第八點亦明定：「凡環境有發生災害之虞或已發生災害時，本小組主管相關災害防救業務之委員應進駐中央災害防救中心；本署各業務單位及附屬機關並應即派員共同成立緊急應變作業中心……」。一查本案被付懲戒人阮國棟（以下簡稱阮員）於案發當時任環保署水保處處長，所應負之監督及執行責任，至為明確，渠身為該項業務之最高主管，自應積極任事，不得以海洋污染防治法（下簡稱海污法）甫公布實施，相關子法尚未及制訂，無法成立緊急應變小組及枉乖法令，以授權地方政府辦理，或民間機構、或委以專業角度，私自擴張裁量解釋為由

，作為卸責之理由。

(二)又被付懲戒人阮國棟所提申辯書中第二頁，謂屏東縣環保局成立之緊急應變小組，取代環保署原應成立之緊急應變小組云云，上開辯解，顯與現有地方自治體制及法律規定不合，而屏東縣環保局緊急應變小組之成立，係該局局長於九十年一月十五日下午十四時當面將本案簽報蘇縣長，並奉蘇縣長之命以局簽成立專案處理小組，環保署僅於當天上午〇九〇〇時轉第十四海洋巡防隊傳真「有希臘籍貨輪『阿瑪斯號』擱淺於鵝鑾鼻東方零點五浬之海礁上」及該署宋小姐同時來電指示該局，因海洋污染防治法甫經公告，現無施行細則及相關配套措施，因現值海難事件階段，請該局以監督之立場酌處，況環保署並未指示，亦無法律依據指示該局成立緊急應變小組，以取代其本身所應成立卻未成立之緊急應變工作小組。又阮員於其補充申辯書中第四至五頁，謾稱渠被懲處記過之原因，在於行政院研考會調查報告之謬誤云云，惟查阮員之遭受記過處分，係因新任署長到任後，針對本案阮員之違失情形，以手諭交辦，人事部門依法查明議處，其懲處事由乃經該署人評會決議，以渠於任水保處處長期間，對本事件「未依規定陳報行政院及積極採取有效應

變措施，顯有疏失，導致引起社會關切致生政府形象受損」為其記過之事實及理由，阮員所辯自屬無據；另渠於補充申辯書第二頁所稱，署長所批示請水保處緊急處置本案之四件重大案件公文，其僅最後一份為水保處所陳報「……前三件文件，則申辯人始終未曾與聞……」云云，惟自本彈劾案文附件二之證七十一及證七十三備註欄清楚載明「本報告已影印分送呈水保處」，足證阮員所辯要屬卸責之詞，委無足採。

(三)綜上所述，阮員申辯書及補充申辯書申辯各節均屬卸責之詞，且顯違情理，矛盾互見，不足採信。此外，又有本案彈劾當事人之相關約詢筆錄、公文卷證、記過處分等證據，均在卷可按，被付彈劾人阮國棟違失事證明確，洵堪認定，其未盡海洋污染防治監督之責，嚴重斲傷公務員形象，核有重大違失，均有違公務員服務法之規定，至為灼然。

綜上論結，被付懲戒人吳榮貴及阮國棟對本案之答辯理由，咸與事實不符，均屬卸責之詞，委無足採，仍請貴會依公務員懲戒法第十條各款之規定妥為處理，以肅官箴。

理由

壹、彈劾意旨略以：希臘籍阿瑪斯輪於九十年一月十四日

擱淺在恆春墾丁外海，同年一月十九日開始大規模漏油，造成墾丁國家公園龍坑生態保護區沿岸嚴重污染。被付懲戒人吳榮貴時任交通部航政司司長兼中華民國海難救護委員會執行秘書，於案發後未依行政院環境保護署（簡稱環保署）之函文，迅即協調國防部動員國軍協助處理油污，亦未即時向交通部長及行政院陳報油污嚴重擴散情形，對於所屬花蓮港務局限制船員出境之辦理進度未能追蹤，更未於第一時間前往現場指揮救災。另被付懲戒人阮國棟係環保署水質保護處處長，於案發後，未依該署前署長林俊義之指示，立即成立應變工作小組，亦未依規定進駐及成立緊急應變作業中心，且明知除夕及年初一無法僱得除污工人，卻未有效處理。此外，該員雖督導所屬函請交通部協調國防部動員國軍處理油污，惟未追蹤交通部之辦理進度，甚至誤判情勢，將此重大污染案件，視為一般事件，一味寄望船方妥善處理，且未即時向行政院陳報油污嚴重擴散之情形。該二員之失職行為，使墾丁國家公園龍坑生態保護區遭受嚴重油污染，損害生態與漁產資源，並衝擊當地觀光產業，因認其所為，均違反公務員服務法第五條、第七條等規定。

貳、查希臘籍阿瑪斯輪係於九十年一月十三日二十二時許主機發生故障，同月十四日十三時船隻逐漸漂往海岸

線，同日十七時四十分許，船身擱淺於墾丁國家公園外海，船長於十九時四十分發出求救信號，基隆海岸電台於一月十四日二十時四十五分接獲求救訊息後，即於二十時四十八分通知國家搜救中心，該中心復通知行政院海岸巡防署（簡稱海巡署），該署海洋巡防總局第十四海巡隊巡防艇即於二十二時許到達觸礁地點展開救援，將二十五名船員全數救起，同年月十八日因該船船體觸礁裂損造成燃油外洩，十九日產生大規模油料外洩，相關機關未動員人力攔油、除油，致墾丁國家公園龍坑生態保護區海域遭受嚴重之污染，該地區珍貴之生態、漁產、景觀亦同遭波及，連帶衝擊當地觀光產業，嗣雖經各機關通力合作處理，惟迄今仍難復舊。以上事實，有行政院研究發展考核委員會對該污染事件之專案調查報告、監察院移送之寶威船務公司代表人鄭明來談話筆錄、阿瑪斯號貨輪船長於第十四海巡隊之談話筆錄、海巡署勤務指揮中心電訊紀錄、交通部因應希臘籍阿瑪斯輪擱淺油污防治處理情形報告、環保署處理希臘籍阿瑪斯輪漏油污染大事紀（即該院彈劾書證一一證四、證二十一、證五十三）、屏東縣政府九十年十月十八日復本會九〇屏府環水字第一六二四〇號函（即該府對阿瑪斯輪漏油事件予當地生態、景觀、漁產之影響現況調查報告函）等件

在卷可稽，且被付懲戒人等對於前開事發過程及龍坑海域遭受嚴重油污染之事，均無異詞，事證至明。

叁、被付懲戒人等對於前開事件，雖均否認有彈劾文所指違失情事，並據提出申辯如事實欄之所載，然查：

一、關於吳榮貴部分：

查六十六年發生布拉格油輪事件後，政府為解決海難事故所衍生之海洋油污染問題，交通部依商港法第三十六條：「為維護船舶航行安全，救助遇難船舶，處理海水污染及有毒物質，交通部得會同國防部設立海難救護機關；其辦法由交通部會同國防部定之。」之規定，訂定「海難救護機構組織及作業辦法」，該辦法第三條規定：「為維護船舶航行安全，救助遇難船舶，處理海水污染及有毒物質，由交通部會同國防部組設中華民國海難救護委員會。」同辦法第四條亦規定：「海難救護委員會任務如左：……二、海上油污及有毒物質之消除及處理。……四、海難及海水油污與有毒物質涉及國際爭端事務協助之處理。五、海難救助、海水油污及有毒物質國際公約、規章及外國法令之蒐集與研究。六、海難救助、海水污染與有毒物質法令規章及作業手冊之研議。七、其他有關海難救助之處理。」該委員會並設「臺北任務管制中心」（由交通部負責）；「國軍搜救中心」（現為國家搜救中心，原由國防部負責

）；「船舶救助中心」（由海軍總司令部負責）及「災害處理中心」（由各港務局負責）。其中「災害處理中心」一任務之一，即為辦理「海水污染之處理」，此一任務設計，於八十九年十一月一日海洋污染防治法公布施行後，迄阿瑪斯輪事件發生時，相關法令並無變更，仍屬有效。被付懲戒人吳榮貴為交通部航政司司長，並擔任中華民國海難救護委員會執行秘書，對於因海難所衍生之海水污染問題，依上開規定，顯然責無旁貸，自應依相關法令善盡職責。雖據申辯略謂：海洋污染防治法施行後，海上油污處理之事權，已移由環保署主掌，依政府部門專業分工原則，該項防治工作即不應由交通部主導；又油污處理與海難救援工作各有其階段性，本案於元月十四日海難救援工作完成後，被付懲戒人所負之任務已了，故元月十九日油污擴大所涉主管海上油污事權之環保署對該事件之處置得當與否，不應由兼任海難救護委員會執行秘書之被付懲戒人負責云云。惟查被付懲戒人所謂「元月十四日海難救援工作完成」一節，其實僅將遇難船員二十五名救起而已。至於遇難船隻阿瑪斯輪，則仍在原處擱淺，有待拖救、移除或為其他妥善處置，此有前引各項證據可按。在拖救、處置完成前，該輪隨時有裂損造成燃油大量外洩可能，而防治漏油攸關之阻塞或抽

除船艙燃油等工作，與船隻救援任務又有其連續性，彼此息息相關，無從截然劃分；且如前所述，交通部依商港法第三十六條與海難救護機構組織及作業辦法等規定，既有拖救遇難船隻及處理海水污染之法定職責，則在遇難船隻拖救、處置完成前，身為交通部航政司司長兼為中華民國海難救護委員會執行秘書之被付懲戒人，即應依法令善盡職責，不容以海洋污染防治法規定環保署亦為海污染防治之主管機關，即可委棄本身之法定職責。是其上開所辯，實無可取。茲更綜據彈劾文所列各點違失事項與被付懲戒人之申辯，分論其具體違失如下：

(一)依海難救護機構組織及作業辦法第三條規定：「為維護船舶航行安全，救助遇難船舶，處理海水油污及有毒物質，由交通部會同國防部組設中華民國海難救護委員會。」環保署據此於九十年一月二十日以(九〇)環署水字第〇〇五七四號函請交通部依該辦法第四條規定，動員軍方人力、設備清除油污(監院證十七)，惟交通部遲至二月二日方以交航九十字第〇一八八一號函(監院證二十三)行文國防部協助處理，惟是時已逾處理油污之黃金時段，大量油污襲捲墾丁國家公園龍坑生態保護區，造成珍貴生態與漁業資產受嚴重破壞，當地綠色觀光

產業亦受波及，損失不貲。

交通部雖以一月二十日為連續假期前一天，電腦主機於下班前關閉(監院證十五)未收到該文為由，提出說明。惟查環保署(九〇)環署水字第〇〇五七四號函(監院證十七)係於同日十七時五分經由電子公文傳送至交通部電子公文前置處理器收訖(監院證十八)，當時仍為上班時間，惟該部遲至一月二十九日方掛號收文(監院證十七)，並於一月三十日上午十時二十二分送達交通部航政司收發室(監院證十八)，延宕處理，已屬明確。況查行政院於九十年一月三日第二七一六次院會中，院長即已提示：「即將到來的春節假期長達八天，在此期間，無論中央各部會或是地方各縣市政府，都應有防患未然、制變機先之心理準備……，以備萬一遇有突發狀況時，即可妥為因應(監院證二十八)」。即便無此提示，身為交通部航政司司長兼為中華民國海難救護委員會執行秘書之被付懲戒人，於阿瑪斯輪擱淺、漏油消息傳至後，即應有所警覺，於年假開始前主動掌握中央與地方各機關之處理狀況，積極與相關機關聯繫，以瞭解其需求，在該案未處理完竣前，尤應協調該部相關單位，確保各項資訊通暢，以便因應，豈可諉稱資訊設備關機而脫卸延

宕咎責？

(二)依行政院訂定之「災害緊急通報作業規定」災害防救業務主管機關接獲災害訊息時，應立即通報行政院國家搜救指揮中心，採取必要之應變措施，並向行政院陳報；其通報範圍，兼及海難事故。查本案事故發生後，交通部航政司遲至一月十八日方由科員擬具正式簽呈略以「……據稱該輪現場有一拖船待命，惟據判斷因船身已傾斜二十度……拖救已不可行，海面有少許漏油現象約二十平方公尺」（監院證十二），該簽呈經科長張光正、司長吳榮貴於同年一月十九日核章後，二十日呈送交通部主任秘書、常務次長、政務次長及部長知悉。惟該簽呈表達之油污狀況，係屬一月十七日十七時五十分之情形，俟簽呈送達部長知悉時，已是一月二十日，此時油污狀況並非如簽呈所載之僅祇二十平方公尺許，而係已嚴重漏油。然被付懲戒人卻未能就一月十九日以後油污嚴重之實際情形向交通部長陳報，致部長無從反映行政院。此可從行政院政務委員陳錦煌於四月十一日接受監察委員詢問時表示：「災難屬災害防救法部分，海洋污染屬海洋污染防治法部分，交通部本身有救難機制及系統，當然救難及油污往往一體兩面，難以區分，惟未通報災害防救委員會。」

（監院證四十六），及被付懲戒人於四月十一日接受監察委員詢問時表示：「……過年期間，當時並未通報行政院長，僅透過國家搜救中心通報相關部門。」（監院證十三）等語加以印證。是彈劾意旨指被付懲戒人於一月十九日油污擴大範圍時，有怠於向交通部長及行政院即為陳報之違失，洵屬無誤。

(三)按海上油污處理所涉及之層面甚廣，尤以油污漂流軌跡之正確預測，更是應變處理成功之關鍵因素。是以油污處理之現場應有指揮官駐場整合相關資訊、人力、物力，於緊急諮詢專家、幕僚之意見後，綜合考量判斷，作出緊急應變之決策，此為當然之事理。惟查被付懲戒人於危機發生後，並未親臨現場坐鎮指揮，亦未指派層級相當之屬員綜攬其事。雖據辯稱：交通部已責成港務局監督船東委託之 SMT 救難公司及 ITOPF 專家僱工處理，且已交代下屬隨時陳報現場狀況，並非不能掌控災情云云。然查阿瑪斯貨輪於九十年元月十九日已嚴重漏油，但交通部在翌日簽報部長之油污狀況則仍屬元月十七日以前之情形，致該部官員誤認海面油污僅有二十公尺見方許之污染，且在年假長達八天期間，未有積極之應變措施，是其所謂事前已交代下屬隨時陳報云云，並無實據；況本案事發後，各機關為處

理油污染事，相互往返發文通報，卻未能即時動員，顯示毫無章法（詳後示），所以如此，除其平時疏於辦理聯合演練外，應係現場乏人整合資訊、統一指揮所致。從而彈劾意指其未於事故現場執行指揮任務，有怠忽職責之違失，亦屬有據。就此申辯意旨雖謂伊當時必須留在臺北與船東代表及保險公司等聯繫處理船貨移除及損害賠償事宜，不克分身駐場指揮等語。然觀其所舉相關證據，即開會紀錄，顯示其參與開會之時間，均在二月十四日之後，相距事發初始足有一月之久，在此期間，並不生分身乏術問題，是其此項辯解自非可採。

(四) 船舶漏油污染海洋屬於稀少性事件，而常令人忽略標準處理程序，因此平日之無預警演練確有其必要。蓋事前之聯合演練，可提供於模擬狀況下之實務訓練，測試評估防污計畫效率、設備是否充足、技術可行性如何、動員人力狀況、縱向指揮與橫向協調機制之有效性、通訊管道暢通與否、證據保全機制等，並可藉以喚起眾人之危機意識與強化應變技能。查被付懲戒人已自承於任內，未辦理「中華民國海難救護委員會」有關之中央與地方機關處理外海油污染之應變聯合演練屬實。雖據辯稱：伊任職期間，各港務局每年均定期聯合地方政府舉行油污

染緊急應變之演練，並備有緊急應變計畫；且交通部原則上每年委託國軍搜救中心辦理搜救年會，進行海難搜救研討與實務演練；而外海油污染處理，因受制於預算與經費條件，無法購足所需設備，從而亦無法辦理聯合演練云云。惟查被付懲戒人上開所指演練，皆非關於外海油污染之應變演練。且查彈劾文所指之外海聯合演練，並不以購置大型船舶、設備或機具為必要。其如最近由海巡署主辦而於花蓮港域實施之重大海洋污染實作聯合觀摩演練（參見卷附環保署九十一年一月二十八日環署水字第○九一○○○六一六五號函），或於日常舉辦通訊機制操演，均非必須耗費鉅額公帑，而其效益，信可大幅降低類似本案發生後，機關相互以公文往返通報，流於形式，而無應變實效之慌亂情形（詳如後述理由(五)）。是彈劾意指被付懲戒人於任內疏於實施必要之外海油污處理聯合演練，致臨危應變無方，遭各方譴責等情，尚非全然無據。

(五) 本案發生後，海巡署第十四海巡隊於一月十四日二十三時二十分電請高雄港務局協助處理油污時，該局聲稱無漏油處理設備（監院證六）；環保署於一月十九日電請中油公司協助抽取船上殘油（監院證三十六），該公司於一月二十日勘查後，認為其擁有之

抽油船隻無法由失去動力之船隻抽取殘油（監院證三十七）；另據環保署前署長林俊義在監察院之陳述，亦認案發當時國家設備無外海型之攔油索，亟待積極購置處理油污之相關設備等語（監院證四十五）。凡此堪認案發當時，海難救護委員會所可運用處理油污之基本配備極度貧乏，允應設法充實。且查交通部運輸研究所於八十六年十一月完成之「建立我國海上油污防治能力與國際合作之研究」，業已指出「法理上港務局為我國現行區域性海上油污防治單位，所配置之設備與器材若與國外相比，不論在種類與數量上均相差甚遠，對於防波堤外之海上油污事故就毫無處理能力……政府各部門無應變能力與清除設備，每次發生海上油污時，就出現各部門間互推責任之現象」（監院證四十四）、「海難救護委員會……所有成員雖涵蓋相關部會，卻非為專責機構，缺乏定期之協調與溝通。以海難救護委員會之背景，平時無法對油污防治之執行單位進行督導訓練，一旦發生大型油污污染事故，如何能達到 OPRC 公約所要求能迅速採取有效之因應行動」（監院證四十一）等警訊，該研究報告於八十七年二月十一日以運管字第八七一五〇〇〇一二號函送交通部在案（監院證三十三）。被付懲戒人於八十七年

九月就任該部航政司司長，兼為中華民國海難救護委員會執行秘書要職，對於主管業務長期面臨之問題與上開研究報告提出之警訊，尤應深入瞭解，設法克服，然卻未對上開警訊投以應有之注意，既未督促、協商所屬各港務局備置外海油污處理設備，且從未提議召開中華民國海難救護委員會議研商解決外海油污處理要務，任令問題懸而不決。是彈劾意旨指摘其有此方面之行政疏失，亦非無據。雖據辯稱建構外海油污處理團隊所費不貲，交通部受限於預算、經費，無從購足大型油污處理船舶及必要之設備、器材；且大型之油污，各國皆採國際合作方式，由大型國際除油公司處理云云，然於國家財政負擔許可範圍，仍非不得優先購置基本配備，以供不時之需。否則，一旦發生類如本案之漏油案件，祇能等待國際救援組織，徒然坐視油污危害擴大而毫無對策，似此，前開研究報告豈非空談而已。至被付懲戒人於任內，已著力於國際合作，以期建立港口國管制制度等各項努力，固有其功勞，但此僅能作為懲戒處分輕重之依據，尚不能因而免責，附此敘明。

（六）要之，被付懲戒人確有前述各項行政疏失情事。至彈劾意旨所指被付懲戒人自上任至本案發生前，未

將歷次船舶漏油污染案例彙整編印案例手冊，致處理經驗無以傳承一節。查歷次重大船舶油污染案件處理情形概略如下：(一)布拉格油輪漏油案，係由海軍副總司令擔任指揮官，港務局負責清除港內油污，外海沿岸則由海軍協調漁會發動漁民清除，所清除之廢油水則交由中油公司作後續處理；(二)東方佳人貨輪污染案，係由該輪所屬之船東防護及補償互保協會委託本地打撈公司清除，漁會、軍方、中油並無參與處理；(三)阿曼娜輪油污染案，亦由該輪所屬之船東防護及補償互助協會委託本地海事工程公司出面消除，而漁會、軍方及中油公司亦均無參與污染處理，此有交通部於九十一年一月二日復本會之交航九十字第〇七一〇九五號函在卷可稽。其中布拉格油輪漏油事件，係於六十六年間發生，當時尚無海難救護機構組織之建制，由軍方權宜主掌其事，屬特殊案例；而其後發生之兩起油污染案，則均委由民間組織處理，並無動員經驗可資傳承。是以交通部航政司未編印案例手冊頒行參考，尚無可厚非。至於相關主事人員，未能重視前案之教訓而速謀對策，以致本事故發生後，依然慌亂如昔，未能妥為處理，殊為可議，則屬另一問題，此在前述理由中已有論究。又彈劾意旨另指被付懲戒人未追

蹤花蓮港務局對於限制船員出境之辦理情形致肇事船員二副得以離境一節。查本件限制船員離境，係依海洋污染防治法第三十五條：「外國船舶因違反本法所生之損害賠償責任，於未履行前或有不履行之虞者，港口管理機關得限制船舶及相關船員離境，但經提供擔保者不在此限。」之規定辦理。其實際執行情形，依花蓮港務局局長黎克恕、航政組組長徐啟運二人之供述，該局辦理海員管制出境，係承環保署函旨而作業，由於來文祇要求管制船長、大副及輪機長等重要船員出境，並非全部，該局經衡酌二管輪需回去照顧母親，基於人道考量，許其與一般船員一齊先行離境。至於大副則因該管機關不知其手中原已持有護照，故於限制出境前，其人仍於一月二十三日持照自行出境（參見監院證十三詢問筆錄）。按此情形，該項管制雖出現漏洞，但事屬港務局之偶發疏忽，尚無議處被付懲戒人之必要，併此敘明。

二、關於阮國棟部分：

海洋污染防治法第一條規定：「為防治海洋污染，保護海洋環境，維護海洋生態，確保國民健康及永續利用海洋資源，特制定本法。本法未規定者，適用其他法律之規定。」其第四條並規定：「本法所稱主管機

關，在中央為行政院環境保護署；……」，另依行政院環境保護署組織條例第七條之明文，環保署水質保護處為海洋污染防治之策劃、指導、監督或執行之業務主導單位。準此，水質保護處處長對於海洋污染防治業務之遂行，自屬責無旁貸。又海洋污染防治法第十條第一項明定：「為處理重大海洋污染事件，行政院得設重大海洋污染事件處理專案小組；為處理一般海洋事件，中央主管機關得設海洋污染事件處理工作小組。」且依環保署八十三年十二月七日訂頒之「行政院環境保護署災害防救緊急應變小組設置要點」第三、四、五點之規定，凡環境有發生災害之虞或發生災害時，均須成立緊急應變小組，依防災業務計畫執行各項防災應變措施，該小組由署長任召集人，副署長為副召集人，主任秘書、各單位主管及附屬機構首長為委員，必要時得邀請相關之專家學者列席參與，執行與環境有關之災害防救事項。而依行政院八十九年七月二十六日院會決議訂頒之災害緊急通報作業規定第四點第(五)款之規定，災害防救業務主管機關接獲災害訊息時，應立即通報行政院災害防救委員會及行政院國家搜救指揮中心，採取必要之應變措施，並向行政院陳報。查希臘籍阿瑪斯貨輪於九十年一月十四日在恆春鵝鑾鼻東方海域觸礁，同年月十九日開始大規模

漏油，嚴重污染當地生態資源。被付懲戒人為環保署水保處處長，職司水質保護之災害防救業務，對於該漏油事件，有即為應變處理之義務。渠於一月十五日獲悉海難訊息後，基於專業考量及判斷，迅依海洋污染防治法第三十二條等規定，督導所屬協調各相關單位，於同日電洽屏東縣環保局應變（監院證五十四），復於一月十九日電請中油公司協助抽取擱淺船隻之殘油（監院證五十五），二十日函請花蓮港務局限制肇事船隻、船長、大副、輪機長等出境（監院證五十六），嗣發現該等措施均無具體防止或減輕油污染之效果後，乃於一月二十日行文交通部，請交通部依海難救護機構組織及作業辦法第四條規定，動員軍方人力、設備清除油污（監院證七十五）。自該事件發生至二月七日渠被調任該署技監兼任科技顧問室主任時止，該署同仁因應油污污染事件所為縱向聯繫與橫向協調範圍，兼及環保署督察大隊南區隊、海巡署勤務指揮中心及海洋巡防總局、國防部衡山指揮所、內政部營建署墾丁國家公園管理處、交通部航政司花蓮港務局災害處理中心、屏東縣政府環保局及恆春清潔隊等單位；另又協調民間包括中油公司、寶威船務代理公司、台灣海運公司、新加坡 SMIT 國際海難拖救公司、國際船東污染聯盟（ITOPF）等機構，直接在屏東墾丁事故現

場進行緊急應變處理，並有科長宋浚泮在場職司聯絡事宜；復委託中央大學遙測中心進行遙控直升機之數位影像蒐證，以掌控油污流布面積，作為未來求償之依據；又邀請海洋大學海洋法律研究所教授及德久法律事務所律師出席協調會提供意見（以上見被付懲戒人所提證一、證二，監院證五十一至證六十、證六十二至證六十九、證八十）。凡此應變措施，固為署長督同該署同仁之工作成果，但被付懲戒人職司水質保護業務，實居該項應變之核心地位，當有其付出之辛勞。惟如前所述，九十年元月十九日阿瑪斯貨輪開始大規模漏油，嚴重污染當地生態，已然形成重大海洋污染事件，依海水污染防治法第十條第一項及前引環保署組織條例、災害防救緊急應變小組設置要點、行政院訂頒之災害緊急通報作業規定等相關法令之要求，環保署實有將該案災情即時反映行政院之義務；蓋當時災害情節，已非環保署所能獨自處理，且被付懲戒人亦認事態嚴重，有啟動中華民國海難救護機構組織機制之必要，而於一月二十日行文交通部，請該部依海難救護機構組織及作業辦法第四條規定，動員軍方人力、設備清除油污（監院證七十五）。然被付懲戒人面此危機，卻未能循行政體系，呈請署長將災情向上陳報，且於行文交通部之同時，明知事態嚴重，而以

該署水保處處長與交通部航政司司長對等之層級，竟未先以電話先行通知、協調航政司司長，亦未督促所屬將該文先行傳真交通部航政司知悉，僅於同日十六時四十八分以電子公文交換傳送交通部（監院證七十六）。交通部公文收發單位於十七時五十分接到該文，當時雖仍為上班時間，惟隔日（一月二十一日）起為一連八天之連續假期，交通部主管電子公文之收發單位未即時將該電子公文送交交通部航政司處理，遲至連續假期結束後，交通部航政司方於一月三十一日接獲該文（監院證七十七），已逾油污處理時效。於此公文擱置期間，被付懲戒人未追蹤航政司對本案辦理之進度，任由公文擱置長達十一日之久，卻缺乏任何有計畫、有組織之人力動員，亦未陳報行政院依海洋污染防治法第十條規定整合各部會成立「重大海洋污染事件處理專案小組」，迅速掌控處理設備、機具、人力，並於適當地點集結待命，任令污染擴散，致各界交相譴責，輿論大肆報導，指摘政府無能，該員欠缺應有之警覺與應變，自難辭違失咎責；且環保署亦認其一擔任水保處處長期間，發生希臘籍阿瑪斯號漏油污染海洋事件，未依規定陳報行政院及積極採取有效應變措施，顯有疏失，有該署九十年四月三日90環署人字第〇〇二〇二五八號人事令在卷可稽（監院證八十一）

，違失事證亦明。

叁、綜上所論，被付懲戒人吳榮貴、阮國棟均各有前揭所述之違失。所辯及所提證據，尚不足解免該項違失咎責。核其所為，皆違反公務員服務法第五條公務員應勤勉及第七條公務員執行職務，應力求切實之規定，應依法酌情議處。

據上論結，被付懲戒人吳榮貴、阮國棟均有公務員懲戒法第二條各款情事，應受懲戒，爰依同法第二十四條前段、第九條第一項第五款及第十五條議決如主文。

中華民國九十一年三月十五日

一般法令

一、銓敘部令釋：公務人員退休法第十六條之一第五項及第六項規定之補償金計算，係以公務人員退撫新制施行前全部年資為核發基準。故退休再任人員再次退休時，其前次退休之退撫新制施行前年資，亦應與再任後尚未核給退休金之退撫新制施行前年資合併計算後，始得依上開規定核給補償金。

銓敘部令

受文者：監察院人事室

發文日期：中華民國九十一年二月廿六日

發文字號：部退三字第〇九一二一一一九四二號

附件：

查公務人員退休法第十六條之一規定：「……（第五項）本法修正施行前在職人員已有任職年資未滿十五年，於本法修正施行後退休，擇領月退休金者，另按未滿十五年之年資為準，依左列規定擇一支給補償金：一、每減一年，增給半個基數之一次補償金。二、每減一年，增給基數百分之〇·五之月補償金。（第六項）本法修正施行前任職未滿二十年，於本法修正施行後退休，其前後任職年資合計滿十五年支領月退休金者，依其在本法修正施行後年資，每滿半年一次增發半個基數之補償金，最高一次增發三個基數，至二十年止。其前後任職年資超過二十年者，每滿一年減發半個基數，至滿二十六年者不再增減。其增減之基數，由基金支給。……」上開補償金計算，係以公務人員退撫新制施行前全部年資為核發基準。故退休再任人員再次退休時，其前次退休之退撫新制施行前年資，亦應與再任後尚未核給退休金之退撫新制施行前年資合併計算後，始得依上開規定核給補償金。

部長 吳容明